

الممارسات الجيدة الموصى بها للمقاولين



الفهرس

المقدمة

- الجزء (أ): عناصر السلامة للسائقين
الجزء (ب): عناصر السلامة للمديرين
ملحق 1: إرشادات تطبيق عناصر السلامة
ملحق 2: إرشادات إدارة مقاولي النقل
ملحق 3: قاموس المصطلحات

إخلاء مسؤولية

تمثل جميع الأهداف المنصوص عليها في هذه الوثيقة وكذلك الأنشطة المرتبطة بها لكافة الاشتراطات القانونية بما في ذلك القوانين واللوائح المنظمة لمبدأ المنافسة؛ وذلك، سواء في حالة إرتباطها بالأنشطة الأساسية أو بأي اشتراطات أخرى أو إرشادات أو ممارسات تتعلق بقانون المنافسة. وعلى وجه الخصوص، فقد تمت عملية صياغة وتحرير الوثيقة بشكل من الوضوح والشفافية وعدم التمييز؛ فضلاً عن أنه قد تم استشارة حاملي الأسهم الداخليين والخارجيين خلال عملية تحرير هذه الوثيقة.

مقدمة

نبذة:

تعد الحوادث المرتبطة بالقيادة هي السبب الوحيد الأكبر وراء حالات الوفيات التي تحدث في الشركات الأعضاء في مبادرة الاستدامة في قطاع الأسمنت. فخلال عامي 2007 و2008، فقد أكثر من 200 موظف ومقاول وآخرين أرواحهم في حوادث مرتبطة بالقيادة؛ وأكثر من 60% من حالات الوفاة حدثت خارج المواقع و40% داخلها. ونظراً إلى أنه من المتوقع زيادة أنشطة مبادرة شركات الأسمنت المستدامة حول العالم خلال الأعوام القادمة، فقد يزيد معدل هذه الأرقام إذا لم يتم إتخاذ إجراءات فعالة.

ومع أخذ ما سبق في الاعتبار، قامت مجموعة العمل المعنية بالسلامة بمبادرة شركات الأسمنت المستدامة بوضع وتحديد هذه الممارسة الجيدة الموصى بها للقيادة الآمنة "الممارسات الجيدة".

مهمة التوعية بأساليب القيادة الآمنة

يلتزم أعضاء مبادرة شركات الأسمنت المستدامة (CSI) بالتخلص من حدوث الإصابات والوفيات الناتجة عن حوادث القيادة. ونحن نعتقد بأنه يمكن تحقيق هذا الأمر من خلال تنفيذ الممارسات الجيدة الموضحة في هذه الوثيقة والتي أثبتت فعاليتها في التقليل من حوادث الطرق داخل وخارج صناعة الأسمنت.

نطاق ما تتضمنه الوثيقة:

تتناول هذه الوثيقة الأنشطة المتعلقة بوسائل النقل الثقيل والخفيف (مثل السيارات الخاصة بالشركة) لدى أعضاء مبادرة الإستدامة في قطاع الأسمنت.

ولكنه نظراً إلى أن الغالبية العظمى من حوادث الطرق المميتة في مجال صناعة الأسمنت تحدث نتيجة لمركبات النقل الثقيل وسائقيها، فإن التركيز في هذه الوثيقة سوف يكون على الأنشطة المتعلقة بوسائل النقل الثقيل.

ويتناول الملحق 2 وسائل النقل المتعاقد عليها.

التطبيق:

تطبق الممارسات الجيدة في هذه الوثيقة على:

- جميع الأنشطة المتعلقة بصناعة الأسمنت أو غيرها من الصناعات غير المرتبطة بالأسمنت (الحصمة، الخرسانة الجاهزة، الأسفلت... إلخ)؛
- جميع مركبات الشركة والسائقين؛
- بشكل غير مباشر جميع المركبات المتعاقد عليها والسائقين المتعاقد معهم من خلال مقاولين ومقاولين من الباطن العاملين على¹:
 - طرقات وموقع الشركة؛
 - والطرقات والأماكن العامة فيما يتعلق بأعمال الشركة.

لا تُطبق الممارسات الجيدة على المركبات المستخدمة لأهداف خاصة أو شخصية؛ وإنما يُنصح بشكل كبير بتطبيق ممارسات مماثلة.

التنفيذ:

يتعين على الشركات الأعضاء في مبادرة شركات الأسمنت المستدامة تنفيذ الممارسات الجيدة في أسرع وقت قدر المستطاع عند قيامهم بعمليات التشغيل والأنشطة الخاصة بهم؛ وكذلك، العمل على تنفيذ تلك الممارسات بشكل كامل خلال مدة خمس سنوات.

وتقوم الشركات الأعضاء في مبادرة شركات الأسمنت المستدامة بعمل تقارير سنوية بشأن آخر التطورات في عمليات تنفيذ الممارسات الجيدة (على سبيل المثال: مدى تقدم عملية التنفيذ بالنسبة المئوية أو عدد المناطق المغطاة) على أن تقدم تلك التقارير ضمن نظام التقارير المتعلقة بأنشطة المسؤولية الاجتماعية للشركات CSR.

الموافقة:

تمت الموافقة على هذه الوثيقة من قبل الأعضاء المنتدبين للشركات الأعضاء في مبادرة شركات الأسمنت المستدامة في شهر أكتوبر 2009.

نبذة عن مبادرة الاستدامة في قطاع الأسمنت:

تمثل مبادرة شركات الأسمنت المستدامة جهوداً لـ 18 شركة عالمية من رواد مصنعي الأسمنت ذوي الأعمال المنتشرة في أكثر من 100 دولة؛ وجميعها تمثل حوالي 30% من إنتاج الأسمنت حول العالم وتتراوح أحجامها من شركات متعددة الجنسيات كبيرة إلى منتجين محليين أصغر حجماً. وقد قامت جميع الشركات الأعضاء في مبادرة شركات الأسمنت المستدامة بتضمين التنمية المستدامة في الاستراتيجيات والعمليات الخاصة بأعمالهم حيث أنهم يستهدفون تحقيق أداء مادي قوي وفي الوقت نفسه الالتزام بالمسؤولية الاجتماعية والبيئية. وخلال الأعوام العشرة لتاريخها، ركزت مبادرة شركات الأسمنت المستدامة على تفهم واستيعاب الآثار الناجمة عن صناعة واستخدام الأسمنت وإدارتها والعمل على التقليل منها من خلال تناول بعض الأمور التي تتضمن تغيير المناخ واستخدام الوقود وسلامة العاملين والإنبيعات الهوائية وإعادة تدوير الخرسانة وإدارة العمليات المتعلقة بالمناجم. لمزيد من المعلومات، يرجى الإطلاع على الموقع الإلكتروني www.wbcdcement.org.

¹ تتطلع مبادرة شركات الأسمنت المستدامة – في حدود الإمكان والمسموح – إلى أن تلتزم الشركات المعنية بتقديم خدمات القيادة المتعاقد معها بتطبيق ممارسات جيدة مماثلة للقيادة الآمنة داخل شركاتهم – على النحو الوارد في الملحق رقم 2. وتشير هذه الوثيقة إلى – وقد تم تحريرها على أساس – المبادئ العامة للمبادئ الجيدة الموصى بها في مجال إدارة عوامل السلامة للمقاولين والتي تركز على التخلص من حالات الوفاة والإصابة فيما بين المقاولين.

الجزء (أ): عناصر السلامة للسائقين:

يوضح هذا الجزء ممارسات السلامة الجيدة للسائقين التي يجب أن تلتزم بتنفيذها الشركات الأعضاء في مبادرة شركات الأسمت المستدامة؛ وقد يكون هذا الأمر تكاملياً لاشتراطات التشريع المحلي و/أو القواعد المحلية للمواقع. وفي حالة وجود أي تضارب أو إختلاف بين هذه العناصر و التشريع المحلي أو القواعد المحلية للمواقع، تطبق أحكام القانون الساري أو القواعد الخاصة بالمواقع مع الالتزام بتنفيذ ممارسات مماثلة لتلك الممارسات الجيدة للسلامة. وعند تنفيذ ممارسات السلامة الجيدة وتعزيزها، ينصح بالدفع بالشركات الأعضاء في مبادرة شركات الأسمت المستدامة أن تعمل عن كثب مع الحكومات المحلية والهيئات أو الاتحادات في مجال صناعة الأسمت.

1. اليقظة الدائمة وتجنب الإرهاق:

عند تشغيل المركبة، يجب أن يكون السائق قد أخذ قسطاً معقولاً من الراحة وأن يكون في حالة يقظة.

2. المواد المخدرة والكحوليات:

لا يكون السائقين تحت تأثير الكحوليات أو أي من المواد المخدرة أو أي من المواد الأخرى أو تحت تأثير أي من الأدوية الطبية التي من شأنها أن تعوق قدرتهم على تشغيل المركبة بشكل سليم.

3. أحزمة الأمان:

جميع المركبات مزودة بحزام أمان لكل راكب.

4. الركاب:

لا يقبل السائقين التعامل مع أي ركاب فيما يتعلق بأعمال الشركة إلا بسماع الشركة لذلك.

5. الأحمال:

تؤمن الأحمال التي تحملها المركبة ويجب أن تكون في حدود الأوزان المحددة من قبل المُصنّع أو في نطاق الحدود القانونية المحلية في الحالات الأكثر تحفظاً.

6. احترام قواعد وعلامات المرور:

يكون السائق على دراية تامة بالقواعد والقوانين واللوائح المنظمة للمرور (أي الحدود القصوى للسرعة وعلامات التوقف...الخ) في مواقع التي يسبرون فيها بالمركبة بما في ذلك الأماكن التي من المحتمل السفر أو الإنتقال إليها.

7. الهواتف المحمولة وأجهزة الاتصال الثنائية:

يحظر استخدام الهاتف المحمول وهو محمولاً باليد أثناء القيادة بما في ذلك إرسال الرسائل النصية من خلال الهاتف المحمول.

8. السترات العاكسة – السائقين والمركبات:

يرتدي السائقون سترات فسفورية عاكسة أثناء العمل في وسط مركبات متحركة أو بجانبها. وتكون أضواء المركبات مضاءة أثناء القيادة في كل الأوقات التي يكون مسموح بذلك قانوناً.

الجزء (ب): عناصر السلامة للمديرين:

يوضح هذا الجزء ممارسات السلامة الجيدة للمديرين التي يجب على الشركات الأعضاء في مبادرة شركات الأسمت المستدامة إتباعها لتحسين أداء طويل الأجل للقيادة الآمنة.

1. الفئمة القيادية والمسئولية:

يلتزم جميع القادة على كل المستويات بالشركة بشكل شخصي بإدارة جميع جوانب التشغيل الآمن. فيما يتعلق بالقيادة الآمنة، لإنه يوجد تعريف واضح للدور الذي سوف يقوم به المدراء المختارة – بما في ذلك باقي هيكل الإدارة – ومسئولياتهم وكيفية محاسبتهم.

2. مؤهلات السائق وكيفية اختياره:

يكون السائقين مؤهلين ومناسبين وقادرين على قيادة آمنة وفقاً للمعايير المنصوص عليها.

3. تدريب وتقييم السائق:

يتلقى جميع السائقين المكلفين بأعمال خاصة بالشركة كافة التدريبات الميدانية اللازمة للقيادة (مقدمة) بالإضافة إلى التدريب المستمر بشأن تقييم المخاطر. اما بالنسبة للبيانات ذات نسبة مخاطر عالية وفي حالة استخدام مركبات متخصصة، فإنه قد يكون هناك حاجة لتدريبات إضافية.

4. اختيار المركبات ومواصفاتها

إن اختيار المركبة المناسبة لمهمة العمل التي تتناسب معها (مع مراعاة نوع الرحلة وطول مدتها لكل من السائق والمركبة) سوف يضمن تنفيذ أنشطة النقل بصورة فعالة وبأقل قدر ممكن من الخطر على السائق والحمولة وغير ذلك من مستخدمي الطريق.

5. صيانة وخدمة المركبات:

تتأكد جميع الشركات الأعضاء بمبادرة شركات الأسمت المستدامة أن جميع المركبات في حالة تسمح لها بالسير على الطرق وأنه يتم تقييمها بشكل دوري كجزء من برنامج الصيانة المخطط له.

6. فحوصات ما قبل تشغيل المركبة:

يوجد نظام لتنظيم أعمال الفحص والمعاينة الدورية للمركبة حيث يسجل أعمال الفحص المطلوبة ومواعيدها ومن الذي قام بإجرائها.

7. نظم تسجيل بيانات المركبات (الصندوق الأسود):

يجب أن تراعي الشركات التي قد يكون لديها أمور ما متعلقة بسلوكيات السائقين أو تلك التي تعمل في مناطق عالية المخاطر (مثل بعض أقاليم إفريقية) تزويد مركباتها بأنظمة متابعة المركبات (IVMS) أو تسجيل بيانات المركبة (VDR) معتمدة حيث تحتفظ ببيانات عن الرحلة يمكن تحليلها والرجوع بنتائج التحليل إلى السائقين والمشرفين.

8. إدارة قواعد الطرق والمرور داخل موقع الشركة:

تنفذ خطة لإدارة حركة الطرق في جميع مواقع الشركة التي يجب فيها الفصل بين الأفراد والمركبات المتحركة عند القيادة.

9. إدارة مخاطر الرحلات:

يتم تقييم الرحلات التي تكون على طرق عامة في بعض الدول المصنفة بكونها مناطق عالية الخطورة وخاصة أثناء الليل أو خلال مناخ متقلب ويمن أيضاً وضع خطط للسيطرة على المخاطر إذا لزم الأمر.

ملحق 1: إرشادات تطبيق عناصر السلامة

الجزء الأول: إرشادات الإدارة بشأن تطبيق عناصر السلامة للسائقين

1. اليقظة وتجنب الإرهاق:

لا يجب على سائقي السيارات تشغيل المركبة إلا في حالة التمتع بقسط كبير من الراحة واليقظة الشديدة.

يكون السائقون مسئولون عن الإبلاغ عن الرغبة في أخذ قسط مناسب من الراحة خلال القيام بعملهم. وتوضح الشركة للسائق كيفية معرفة السائق المرهق واما إذا كانت هناك أي مشاكل متعلقة باليقظة أثناء القيادة بالإضافة إلى تحديد وسائل التعامل معها.

يتعين على الشركات أن تتأكد من أن أنظمة المكافآت لا تحفز السائقين على العمل لساعات إضافية، الامر الذي قد يؤدي إلى القيادة في حالات الإرهاق والتعب.

2. المواد المخدرة أو الكحوليات:

يجب على السائقين ألا يقوموا بتشغيل المركبة وهم تحت تأثير الكحوليات أو مواد مخدرة أو أي مادة أخرى أو عقاقير التي تتسبب في إعاقة تشغيله للمركبة.

يتبع السائقين ما يرد في هذا الدليل الإرشادي المتفق واللوائح المحلية وكذلك اشتراطات الشركة بشأن المواد المخدرة والكحوليات.

3. أحزمة الأمان:

إن جميع المركبات (الملاكي او بنظام التعاقد أو المستأجرة) مجهزة بأحزمة أمان لجميع الركاب.

يستخدم كل من سائقي وركاب المركبات أحزمة الأمان في كل الأوقات حيث تكون المركبة في حالة حركة.

وتُعد أحزمة الأمان إحدى وسائل الحماية لكل شخص في المركبة. ولذلك، فإن السائق يُعد مسؤولاً عن ضمان أن كافة الركاب بالمركبة يربطون أحزمة الأمان متى تكون المركبة في حالة حركة.

وتستخدم سيارات الأجرة والأتوبيسات والمركبات غير المزودة بأحزمة الأمان فقط في حالة عدم وجود بديل لها. وتقليلًا للمخاطر، تظل مقاعد الركاب الأمامية (القريبة من زجاج السيارة الأمامي) ومقاعد الركاب القريبة من الأبواب شاغرة حتى يتم تزويدها بأحزمة أمان.

ويحظر استخدام الأدوات التي تعمل على إيقاف أو إرخاء أو تغيير أحزمة الأمان والشكل التي تعمل به.

أما المركبات المزودة بمضاجع للنوم، فتكون مزودة أيضاً بقيود معينة حيث يتم استخدامها في أي وقت تستخدم فيه تلك المضاجع أثناء تحرك المركبة.

4. الركاب:

لا يقبل السائقين التعامل مع أي ركاب فيما يتعلق بأعمال الشركة إلا بسماع الشركة لذلك.

5. الأحمال:

تؤمن الأحمال التي تحملها المركبة ويجب أن تكون في حدود الأوزان المحددة من قبل الصانع أو في نطاق الحدود القانونية الوطنية في الحالات الأكثر تحفظاً.

6. احترام قواعد وعلامات المرور (الموجودة على الطريق أو على الجانبين):

يكون السائق على دراية تامة بالقواعد والقوانين واللوائح المنظمة للمرور (أي الحدود القصوى للسرعة وعلامات التوقف... الخ) في مواقع التي يسيرون فيها بالمركبة بما في ذلك الأماكن التي من المحتمل السفر أو الانتقال إليها.

7. الهواتف المحمولة وأجهزة الاتصال الثانية:

يحظر استخدام الهاتف المحمول وهو محمولاً باليد أثناء القيادة بما في ذلك إرسال الرسائل النصية من خلال الهاتف المحمول.

قد يكون من المسموح الاستماع للخدمة الصوتية الخاصة بخدمة الطوارئ والرد عليها من خلال استخدام السماعات الهاتفية أو أجهزة الراديو ثنائية الإرسال أو سيتيزن باند راديو (Citizen Band (CB radio)؛ ومع ذلك، فإنه يتعين تقليل استخدامها للحد الأدنى حتى يتمكن السائق من الإبلاغ عن أي مخاطر تكون وشيكة الحدوث والسيطرة عليها خلال الرحلة.

إن الهواتف المحمولة تشتت الذهن والتركيز وتشكل خطورة كبيرة حيث تتسبب في وقوع حوادث السيارات. وترى مبادرة شركات الأسمنت المستدامة أنه على الرغم من أن استخدام أجهزة الاتصال عن بعد (hands-free devices) مسموح به قانوناً في العديد من الدول، إلا أن التشتت الذي يحدث نتيجة للإنشغال بالتحدث يندخل مع مستوى اليقظة المطلوب إثناء القيادة. ولذلك، تسعى الشركات الأعضاء في المبادرة إلى منع أي استخدام للهاتف المحمول بما في ذلك الأجهزة التي تستخدم عن بعد.

8. السترات العاكسة – السائقين والمركبات:

يرتدي السائقين سترات فسفورية عاكسة أثناء العمل في وسط مركبات متحركة أو بجانبها.

ويطبق ارتداء السترات الفسفورية العاكسة على من يعملون على جانبي الطريق أو في المحاجر أو الطرق المنزلة (construction haul roads) أو على المعدات المتحركة في مواقع العمل.

وتُعد أيضاً سترات فسفورية عاكسة – في أحسن حالاتها – شكل من أشكال السيطرة على المرور في الطرق من خلال إنذار مستخدمي الطرق الآخرين بوجود سائقين على الطريق أو بالقرب منه.

تتفق السترات الفسفورية العاكسة مع اشتراطات النهار والليل؛ أي أنها تتكون من مزيج من مادة فسفورية ومادة عاكسة.

يضئ السائقين أنوار المركبة في كل الأوقات متى يكون مسموح به قانوناً:

تقلل إضاءة أنوار السيارة خلال اليوم من حوادث تصادم السيارات حيث أنها تعمل على تحسين إمكانية رؤية المركبات الأخرى. ويتعين أن تكون تلك الأنوار مضيئة بالشكل الكافي – حتى يمكن استخدامها خلال النهار – حتى تجذب الانتباه وتلفت النظر إلى السيارات القادمة؛ ولكنها يجب ألا تكون مضيئة بشكل زائد حتى لا تحدث وميضاً.

الجزء (ب): إرشادات تطبيق عناصر الأمان للمدراء:

1. الفئة القيادية والمسئولية:

يلتزم جميع القادة على كل المستويات بالشركة بشكل شخصي بإدارة جميع جوانب التشغيل الآمن. فيما يتعلق بالقيادة الآمنة، فإنه يوجد تعريف واضح للدور الذي سوف يقوم به المدراء المختارة – بما في ذلك باقي هيكل الإدارة – ومسئولياتهم وكيفية محاسبتهم.

- المديرين التنفيذيين واللجان التنفيذية:

يعد من أول وأهم الاشتراطات الخاصة بضمان نجاح قائم ودائم لبرامج السلامة – بما في ذلك إرشادات القيادة الآمنة – التزام وانخراط المديرين التنفيذيين وكبار السنولين التنفيذيين.

- كبار المسؤولين والمدراء اللوجيستيين:

يتحمل كبار المسؤولين والمدراء اللوجيستيين مسؤولية تطبيق الممارسات الجيدة.

- مسئول الصحة والسلامة:

يدعم مسئول الصحة والسلامة ويقوم بعمل تدريبات ويخوض تحديات وكذلك يعمل عن كثب مع المدراء من أجل إنجاز هذه المبادرة. ومع ذلك، فإن المدير المسئول هو الذي يتحمل مسؤولية تطبيق وتنفيذ ما سبق.

2. مؤهلات السائق وكيفية اختياره:

يكون السائقين مؤهلين ومناسبين وقادرين على قيادة آمنة وفقاً للمعايير المنصوص عليها. أما فيما يتعلق بتحديد مؤهلات السائق، فهي كالآتي:

- التأكد من أن المتقدم لديه رخصة الفئة القانونية الملائمة لقيادة السيارات (و المقطورات) التي من المتوقع أن يعمل عليها أو يشغلها المتقدم (معدات متحركة)؛
- البحث في سجلات الحوادث والمقاضاة الخاصة به قبل إجراء المقابلة معه؛
- التأكد من صحة المتقدم وقوة نظره ومدى ملائمته بشكل عام للقيادة؛
- التأكد من صحة أوراقه ومن سريان رخصة القيادة الخاصة به؛
- تقييم إمكانياته وسلوكياته عند القيادة خلال مرحلة استقطاب المتقدم للعمل؛

- اختبار معرفة المتقدم بالقواعد المخفية للطرق أو قانون الطرق السريعة – إن وجد.

3. تدريب وتقييم السائق:

يتلقى جميع السائقين المكلفين بأعمال خاصة بالشركة كافة التدريبات المبدئية اللازمة للقيادة (مقدمة) بالإضافة إلى التدريب المستمر بشأن تقييم المخاطر. أما بالنسبة للبيانات ذات نسبة مخاطر عالية وفي حالة استخدام مركبات متخصصة، فإنه قد يكون هناك حاجة لتدريبات إضافية.

تدعيماً لتطبيق الإرشادات، ينصح بأن أي سائق نقل ثقيل يقطع أكثر من 16.000 كم (10.000 ميل) في السنة الواحدة وفي أعمال متعلقة بالشركة (أو نفس عدد الأميال خلال أي فترة في السنة) يتم تدريبه وتقييمه وفقاً لإرشادات مبادرة شركات الأسمنت المستخدمة على أساس تقييم المخاطر.

وكذلك، يتلقى مشغل المعدات المتحركة الذي – كجزء من عمله – يتولى يقود مركبات لأكثر من 15% من ساعات العمل (أو ما يساوي نفس عدد الساعات خلال أي جزء من السنة) نفس التدريب ويتبع إرشادات التقييم على النحو الوارد أعلاه.

يتضمن تدريب القيادة ما يلي:

- الإطلاع على سياسة الشركة والمعايير المرتبطة بالقيادة؛
- الإطلاع على الدروس المستفادة من الأحداث السابقة ومن أنماط الحوادث.
- أساليب القيادة الدفاعية (... وحرارة العين والبعد البؤري والتوقع والفرملة)؛
- أساليب إدارة مخاطر الرحلات أو السفر؛
- منع أو تجنب التعب والإرهاق؛
- تأثير العقاقير وسوء استخدام بعض المواد؛
- أنظمة كبح المركبة (أحزمة الأمان) ومعدات السلامة؛
- فحوصات ما قبل السفر ووضع المقعد الصحيح؛
- مخاطر القيادة المحلية (بما في ذلك الأمان) واللوائح الثقافية؛
- تقييم مهارة وسلوك القيادة وفقاً لسجل الأحداث.

إن الحاجة لتطبيق برنامج تشيطي لتدريب وتقييم السائق تتحدد وفقاً لأدائه ولتقييم المخاطر؛ هذا بالإضافة إلى تطبيق برنامج تدريب تشيطي على فترات مناسبة بعد تلقي التدريب المبدئي. وإذا لم تتحسن مهارات وسلوك القيادة غير المرضية بالأساس من خلال عمليات التدريب، يتم استبعاد السائقين من مهام القيادة.

إن مؤهلات مقدم حلقات التدريب وواضع محتواها تقي باحتياجات وتوقعات أعضاء مبادرة الاستدامة في قطاع الأسمنت. ويقوم أعضاء المبادرة بالآتي:

- تعيين مدرب داخلي مؤهل أو أحداً من المعتمدين من جهات معروفة؛
- تزويد محتوى المنهج التدريبي بما يتماشى باحتياجاتها الخاصة؛
- مراجعة مستوى التدريب بشكل منتظم بهدف تحسين جودة المنهج ومدى ارتباطه باحتياجات الشركة.

4. اختيار المركبات ومواصفاتها

إن اختيار المركبة المناسبة لمهمة العمل التي تتناسب معها (مع مراعاة نوع الرحلة وطول مدتها لكل من السائق والمركبة) سوف يضمن تنفيذ أنشطة النقل بصورة فعالة وبأقل قدر ممكن من الخطر على السائق والحمولة وغير ذلك من مستخدمي الطريق.

يُثبت حزام أمان ثلاثي النقاط لجميع المركبات ويتم استخدامه (انظر عنصر الأمان في القيادة رقم 3) وتوفر كذلك سترات عاكسة ويتم استخدامها (انظر عنصر الأمان في القيادة رقم 8). ويجب تركيب هذه المعدات التي تمثل الحد الأدنى اللازم توافره من المعدات وتثبيتها على نحو آمن في حالة كون ذلك عملياً / ممكناً، على المركبات الخفيفة التي يتم شراءها بدءاً من أول يناير 2010.

- مساند للرأس (لجميع المقاعد)
- وسادات هوائية (للسائق على الأقل)
- مرايا جانبية للسائق والركاب
- نظام مانع انغلاق المكابح - فرامل ABS .

تضع الشركات الأعضاء بمبادرة الاستدامة بقطاع الأسمنت قيوداً على استخدام مركبات العاملين الخاصة في أمور خاصة بالعمل إلا إذا كانت المركبات تستوفي الممارسات الجيدة سالفة الذكر.

وفقاً لطبيعة ومتطلبات الرحلة، تنصح الشركات بمراعاة توافر تجهيزات السلامة والأمان الإضافية التالية بالمركبات وتدريب السائقين على استخدامها لمساعدتهم على التعامل مع المخاطر والظروف الطارئة بصورة أفضل.

- طفاية الحريق (وفق الملائمة)
- حقيبة الإسعافات الأولية وبطارية إضاءة / كشف
- عجلة وإطار احتياطي (استنبتن) مناسب
- حقيبة عدة أو أدوات وقطع غيار للمركبة (لمبات، صمامات (فيوزات)، سيور للمراوح).
- مثلث عاكس

يتم تزويد المركبات الثقيلة (الأثقل من 3.5 طن) التي تم شراؤها بدءاً من الأول من يناير 2010 بالمعدات التالية – التي تمثل الحد الأدنى اللازم توافره من المعدات – والمركبات الحالية الموجودة بالفعل يتم تحديثها وتحديد أولوياتها وفقاً لعمليات تقييم المخاطر والتكاليف بالشركة:

- مرايا جانبية جهة اليسار واليمين ومرايا محدبة لكشف النقاط العمياء (ملاحظة: برجاء الرجوع إلى لائحة الاتحاد الأوروبي بشأن المرايا واسعة الزاوية لكشف النقاط العمياء في جميع المركبات الجديدة)؛
- وسادات هوائية (للسائق على الأقل)؛
- مكابح غير قابلة للانغلاق (فرامل)؛
- نظام إنذار صوتي للرجوع للخلف (جميع المركبات الجديدة ذات الرؤية الخلفية المحدودة)؛
- سنادات للعجل (لزوم عمليات التحميل والتفريغ الاعتيادي)؛
- عداد السرعة (التاكوجراف) (جهاز تسجيل المسافات التي تقطعها المركبة والزمن المستغرق)؛
- لقم مطاطية على جميع البدالات (مثل القابض (الديبرياج) والمكبح (الفرامل)) لمنع الانزلاق؛
- نظام الحماية التحتي بمؤخرة المركبة لحمايتها ضد التلف بسبب تصادم من الخلف وحماية الملامسة من تصادم مركبة مع قضبان الشاسيه (بالنسبة للسيارات الأكبر من 12.5 طن)؛
- الإطارات التي تستوفي الحد الأدنى القانوني لعمق النقشة (عدم استعمال الإطارات المعادة التصنيع في المحور الأمامي steer (axles)؛
- أجهزة تثبيت الحمولة لضمان عدم إمكانية تحريك المعدات داخل الكابينة (مثل الكوريك والأدوات)؛
- رفارف الإطارات؛
- علامات التحذير لقائدي الدراجات متي يكون ممكن؛
- أغطية للجزء الخاص بالأحمال لاستخدامه في الطرق العامة للتقليل من الأتربة وانبعاثات الأناض.

متى يثبت تقييم المخاطر أن معدل خطورة حدوث انقلاب جانبي (rollover) نتيجة لعدم استواء سطح الأرض (terrain) أو نوع المركبة أو ظروف العمل أعلى من المعدل الطبيعي، يتم تزويد المركبة بأداة مصممة بشكل ملائم للحماية من حدوث مثل هذا الانقلاب (تثبيت داخلياً أو خارجياً). وفي حالة وجود اشتراطات قانونية صارمة بشأن الحماية من حوادث الانقلاب الجانبي للمركبات، فإنه يتعين تطبيقها.

لا يتم تحميل أي مفردات أو أشياء مفككة قد تتسبب في حدوث إصابات عند وقوع حادث في الجزء الخاص بالركاب؛ حيث أن المركبات التي لا يوجد لديها جزء منفصل للأحمال تكون مزودة بشبكة أو ما شابه لوضع الأحمال عليها وهذا لئيم فصل مكان التخزين عن مكان الركاب بالمركبة.

ومتى ينص على ذلك القانون (على سبيل المثال في شمال أفريقيا)، يتم لصق شريط عاكس بشكل كبير حول جسم المركبة لتحسين وضوح الرؤية ليلاً.

5. صيانة وخدمة المركبات:

تتأكد جميع الشركات الأعضاء بمبادرة الاستدامة بقطاع الأسمنت أن جميع المركبات في حالة تسمح لها بالسير على الطرق دون مخاطر. وإضافة إلى خفض مدى التعرض للخطورة على الطريق أو تعرض المركبة للأعطال، فإن المركبة التي تخضع لصيانة جيدة من شأنها أن تعمل بدرجات كفاءة أعلى وتكون اقتصادية بصور أكثر.

توفر الشركات وسيلة خطة لصيانة المركبات تشمل الفحص اليومي والأسبوعي بمعرفة السائق، إلى جانب برامج صيانة تراعي معايير واضحة والحد الأدنى للفترات التي تفصل بين أعمال الخدمة أو الصيانة. وتقوم الجهات الحكومية المختصة، حيثما يتطلب القانون ذلك، بمعاينة المركبات وإصدار شهادات معاينة سارية لكل مركبة.

يتم تقييم أعمال الصيانة بشكل منتظم وتوثيقها بما يضمن التزامها بارتفاع مستواها، وهو الأمر الذي يضمن استخدام نوعية جيدة لقطع الغيار في مركبات الشركة ولاسيما الأجزاء أو العناصر ذات الصلة الوثيقة بسلامة المركبة مثل الفرامل والإطارات، إلى جانب متابعة قدرة أجزاء المركبة على التحمل وأي عيوب قد تطرأ على المركبة. وعلى هذا، يمكن تحديد أي مشاكل بما يتيح رفع كفاءة المركبات والأجزاء المكونة لها ومن ثم برامج الصيانة.

ولا يتم إجراء أعمال الخدمة أو الصيانة "داخل الشركة" إلا بمعرفة أفراد مدربين ومؤهلين ومعتمدين للقيام بذلك ولا تتم أيضا إلا بأماكن مخصصة لذلك. ويجب عندئذ الرجوع لدليل خدمة المُصنَّع والاسترشاد به.

تحظر الشركات الأعضاء بمبادرة الاستدامة بقطاع الأسمنت إجراء أي أعمال صيانة على سبيل "الهبوية" في مواقع الشركة سواء تم ذلك بمعرفة سائقي الشركة أو سائقي المقاولين أو العملاء. يجب مراجعة أي إصلاحات قد يجريها أفراد آخرون بمعرفة فنيين معتمدين على الفور في أقرب فرصة.

6. فحوصات ما قبل تشغيل المركبة:

تتطلب المركبات فحص ومعاينة دورية، حيث يوضع نظام لتنظيم أعمال الفحص والمعاينة اللازمة ومواعيدها ومن يقوم بإجرائها. ويتم الاحتفاظ بالسجلات وتقديمها لدى إجراء مراجعة بمعرفة الإدارة.

وتعتبر أعمال الصيانة شرطا لجميع الشركات حتى تتأكد من كون المركبة في حالة تسمح لها بالسير على الطرق دون مخاطر قبل بدء الرحلة. وتجري أعمال الفحص قبل التشغيل بمعرفة سائق مركبة محدد قبل الشروع في الرحلة أو تجرى بصورة يومية إذا كانت الرحلة تستغرق أكثر من 24 ساعة.

والفحص قبل التشغيل تشمل الفحص النظري لـ:

- العجل والإطارات (صواميل العجل وعمق نقش العجل)
- الاضاءات والعواكس
- الزجاج والمرآيا والمساحات
- البوق (الكلاكس)
- الهيكل والجسم الخارجي والسوائل
- الفرامل وفرامل اليد
- حالة الحركة أو التسيير

ويجب أن تجري الصيانة قبل التشغيل في مكان جيد الإضاءة حتى يتمكن من يقوم بالفحص من رؤية أي أخطاء أو عيوب محتملة. ويجب أن يقوم السائق بتصويب أي أمر صغير (مثل تزويد مستوى السوائل) وإكمال قائمة مهام العمل الخاصة بالمركبة للإبلاغ عن عيب. أما العيوب ذات الصلة الوثيقة بسلامة المركبة، مثل عطل المكابح، فيجب الإبلاغ عنها مع خروج المركبة من الخدمة على الفور ولا تعاود العمل حتى يتم إصلاح العيوب. وحتى يتيسر ذلك:

- يلزم على الفنيين والسائقين الإبلاغ عن عيوب المركبة
- يلزم تطبيق نظام "الإغلاق ووضع اللافتات" على جميع المركبات المعطلة للتأكد من أن الأفراد يستطيعون معرفة أن المركبة خارج الخدمة.

ويوصى في هذا السياق بوضع نظام إداري لضمان إجراء أعمال الفحص قبل التشغيل وهو ما يضمن التعرف على أي أمر قد لا يتم مراعاته خلال الفحص بمعرفة السائقين.

7. نظم تسجيل بيانات المركبات (الصندوق الأسود):

يجب أن تراعي الشركات التي قد يكون لديها أمور ما متعلقة بسلوكيات السائقين أو تلك التي تعمل في مناطق عالية المخاطر (مثل بعض أقاليم إفريقية) تزويد مركباتها بأنظمة متابعة المركبات (IVMS) أو تسجيل بيانات المركبة (VDR) معتمدة حيث تحتفظ ببيانات عن الرحلة يمكن تحليلها والرجوع بنتائج التحليل إلى السائقين والمشرفين.

وتسجل هذه البيانات بحيث تتضمن رقم الهوية الخاص بالسائق والسرعة وأي زيادة أو انخفاض ملحوظ عن السرعة المقررة والطريق الذي تسلكه المركبة وعدد الكيلومترات أو الأميال المقطوعة وعدد ساعات القيادة.

وتتضمن بيانات أنظمة الإدارة ما يلي:

- الإجراءات المتخذة لضمان تركيب أجهزة المتابعة وأنها تعمل بشكل صحيح ومؤمنة ضد السرقة وتحتوي على مستويات إنذار تتوافق مع الشروط المحلية للقيادة.
 - يتم تفريغ البيانات من أجهزة المتابعة وتحليلها والتبليغ بها حتى تتوافر معلومات عن أداء كل سائق حتى يتسنى تحسين أداءه وتطوير مهاراته.
- ويمكن أن يتبع ذلك تطبيق منهجية قائمة على حصر المخاطر لتصنيف وتحديد سرعة تركيب أنظمة تسجيل بيانات المركبة (VDR) في بعض الأساطيل أو مواقع العمل الخاصة بالشركة.

8. إدارة قواعد الطرق والمرور داخل موقع الشركة:

تنفذ خطة لإدارة حركة الطرق في جميع مواقع الشركة التي يجب فيها الفصل بين الأفراد والمركبات المتحركة عند القيادة.

تتوافر التدابير التالية في مواقع الشركة:

- **خطة توزيع / مرور / مسار** – موضحة على نحو مناسب عند مدخل الموقع؛
- **العلامات الإرشادية** – أشكال تحديد المسار واضحة وفي وضعية مناسبة وقواعد المرور (علامة إخلاء الطريق لمرور مركبة أخرى) وقواعد الموقع (الاشتراطات الخاصة بمعدات الحماية الشخصية PPE) ومكان المكتب الخاص بالموقع والحدود القصوى للسرعة ونقاط الدوران والانتظار والمناطق المحظورة؛
- **السرعة** – يجب إيضاح سرعة المركبة في جميع الأماكن داخل الموقع وأن تتلاءم مع ظروف الموقع؛
- **الإضاءة** – الإضاءة الجيدة لمسارات الحركة ومسارات المشاة والأرصفت ونقاط الانتظار من أجل تحسين مستوى الرؤية والسلامة والأمان للأفراد ومركباتهم.
- **أماكن الانتظار/ أماكن استراحة السائقين** – تكون في مكان واضح ومتوافر به علامات إرشادية ويبعد عن المسارات الرئيسية والمناطق الخطرة. ويشترط أن تقف في المكان المخصص لوقوف السيارة على أن تدخل في هذا المكان بالاتجاه العكسي حيث يتم بذل كل جهد ممكن من أجل صف المركبة بالشكل الذي تكون فيه أول حركة لها إلى الأمام عند مغادرة أي مكان للانتظار.
- **أماكن المشاة** – يجب الإشارة إلى أماكن المشاة ومسارات السير الآمنة من أجل الفصل بين الأفراد والمركبات المتحركة في جميع الأوقات.
- **حاجز حماية** – يبلغ ارتفاع الحاجز المصنوع من مواد صخرية أو حجرية إما 1.5 متر أو ما يوازي نصف قطر أكبر إطار في المركبة – أيهما أكبر. أما ارتفاع الحواجز ذات الواجهات المصنوعة من صخر الجلود، فيجب أن يساوي قطر أكبر إطار للمركبة وأن يكون معزز بصخور السكالبينج وهي مادة تستخرج من المحاجر وهي ليست من المواد عالية القيمة وإنما يتم إزالة الطبقة الأولى منها للوصول إلى الطبقة الجيدة منها ليتم استخدامها كمادة مساعدة فيما بعد. ويتم بناء حواجز أرضية ذات ارتفاع أعلى من حاجز الحماية في حالة وجود احتمال أن تتجاوز المركبة حاجز الحماية.
- **مسارات الطرق (المواقع الممهدة بالحصمة** – في حالة المسار ذو الحارة الواحدة (اتجاه واحد)، تبلغ مساحة الحارة مرتين ونصف لاتساع أكبر مركبة؛ أما المسار ذو الحارتين (اتجاهين)، فتبلغ مساحة الحارة فيه ثلاث أضعاف ونصف اتساع أكبر مركبة. وتصل هذه المسافات إلى أربعة أضعاف اتساع أكبر مركبة عند الإنحناءات والزوايا.
- **حق المرور** – تلتزم جميع المركبات في كل الأوقات أن تخلي الطريق للشاحنات والقاطرات الكبرى (بغض النظر عما إذا كانت محملة من عدمه)؛
- **القيادة بالاتجاه العكسي (إلى الخلف** - يمكن التقليل من الحاجة إلى القيادة بالاتجاه العكسي عن طريق استخدام الأنظمة ذات الاتجاه الواحد أو بالسير في المناطق ذات الانحناءات المخصصة لذلك الغرض. وحينما تكون القيادة بالاتجاه العكسي أو إلى الخلف ضرورية، فإنه يجب عمل تقييم مخاطر لذلك الأمر مع توفير التدابير الضرورية في الموقع للسيطرة على الأمر بما في ذلك:

- الإضاءة المناسبة والمرآيات المحدبة والدائرة التلفزيونية المغلقة CCTV وآلات تنبيه مسموعة وأنظمة الرادار للمسح الخلفي back scan radar systems (نظام اختياري) (ويمكن استخدام أجهزة الاستشعار بالموجات فوق الصوتية)
- المناطق المخصصة للقيادة في الاتجاه العكسي على أن تكون مزودة بمساحات كافية وحواجز حماية.

- **الاتصال:** إنشاء نظام اتصال واضح وكذلك بروتوكولات لتجنب تحرك الأفراد داخل مواقع المصانع.
- **الوعي والتدريب:** يجب أن تتضمن عملية التعريف بنظام السلامة والتدريب عليه المقدمة للموظفين والمقاولين والعملاء والزائرين الآخرين معلومات عن الخطة الدورية للموقع والقواعد الأخرى الخاصة بالسلامة المرورية بالموقع:

- ارتداء أو ربط أحزمة الأمان طوال الوقت؛
- عدم القيام بصيانة الشاحنة بشكل غير رسمي في الموقع؛
- عدم النوم تحت أو حول المركبات الواقفة؛
- حظر استخدام سماعات الأذن مثل الـ iPods أو الـ MP3.

👉 يجب التوضيح لجميع من يدخلون مقر الشركة (الموظفين والمقاولين والعملاء ومقدمي الخدمات) أن القيادة في مكان العمل تشترط ذات المستوى من العالي من العناية – إذا لم يكن أكثر من ذلك – المتبع في الطرق العامة.

9. إدارة مخاطر الرحلات:

يكون خطر وقوع حوادث الطرق أكبر عندما يسافر السائقون والمركبات لفترات طويلة على الطريق، ولاسيما في الظروف الخطرة أو التي تشوبها المخاطر في البلدان النامية. ويوصى هنا بأن تراجع جميع الشركات الأعضاء بمبادرة الاستدامة بقطاع الأسمت إستراتيجياتها اللوجيستية بشكل عام ودراسة ما إذا كان تغيير نمط النقل أو نوع المركبات أو نظام التوريد والتسليم يمكنه تقليل مدى التعرض إلى الخطر الناجم عن القيادة على الطرق بدون التأثير على أداء العمل بشكل عام.

وحيثما تكون الرحلة ضرورية، يتم تقييم جميع المخاطر المتعلقة بالرحلات الطويلة والقيادة أثناء الليل واستخدام مسارات ومناطق أكثر خطورة، وظروف الطقس أيضا... الخ. ويتم وضع خطة – متى يكون ملائماً- لإدارة الرحلة تقوم على تقييم المخاطر ويتم التخطيط للرحلة بحيث تضمن الحفاظ على ساعات عمل آمنة.

تضمن خطة إدارة الرحلة ما يلي:

- تحديد مدير للرحلة؛
- عقد جلسة بين السائق ومشرف نوبة العمل لمناقشة أي تغييرات فيما يتعلق بالمسارات أو مرات التوقف أو المخاطر أو الحمولات أو الأفراد أو خطط الطوارئ اللازمة لأي ظروف عارضة على الطريق (مثل إجراءات التعامل مع الأعطال)؛
- تحديد المسار وتحديده على الخريطة بوضوح؛
- التعرف المسبق على المخاطر المحتملة للقيادة، ولاسيما مناطق تقاطع الطرق الخطرة أخذاً في الاعتبار طبيعة المكان والوقت من اليوم والطقس والمناطق الخطرة المعروفة (النقاط السوداء) والحدود القصوى للسرعة والعطلات الرسمية (ولاسيما التي يشيع فيها الصوم أو تعاطي الكحوليات).
- اختيار المركبات المناسبة للقيام بالرحلة مع الأخذ في الاعتبار المخاطر التي تم تحديدها؛
- يتم تكليف السائقين المؤهلين فقط ويكون لديهم شهادة صحيحة وسارية بنوع المركبة التي سوف يتم استخدامها.
- توافر وسائل اتصال ملائمة بين السائق ومدير الرحلة ويتم العمل وفقاً لبروتوكول اتصالات متفق عليه (على سبيل المثال الاتصال بجهة المقصد أو الحفاظ على عملية التحكم في المركبة إذا تم ادارتها من نقطة المنبع)؛
- يتم فحص المركبات قبل بدء الرحلة (أنظر فحوصات ما قبل البدء)؛
- تحديد محطات الاستراحة؛
- تقييم وقت الوصول إلى جهة المقصد وإخطار العاملين هناك به؛ ويجب أن يقوموا بإعداد خطة بديلة إذا لم يصل السائق في الميعاد المقرر؛

- تخضع جميع الرحلات التي تتم خلال ساعات الليل أو خلال الأوقات التي تقل فيها الرؤية إلى المراجعة الدورية للمخاطر؛ فضلاً عن أنه يجب الحصول على موافقة بشأنها من الإدارة قبل أن تبدأ. وعند تقييم المخاطر، يجب الأخذ في الاعتبار حالات سقوط الثلج والأتربة والأدخنة والضباب والأمطار الغزيرة وكذلك التهديدات الأمنية بالإضافة إلى اشتراطات القيادة المحلية.
 - التأكد من أن السائقين مؤهلين جسدياً ونفسياً للقيام بالرحلة مع الأخذ في الاعتبار بشكل خاص عدد ساعات العمل السابقة وعدد ساعات النوم والتوقيت.
 - يعلم السائق جيداً أنه مسؤولاً عن إبلاغ مدير الرحلة أو المسئول عن تحديد المواعيد بانتهاء الرحلة.
- يبذل السائق كل جهد ممكن من أجل صف المركبة بالشكل الذي تكون فيه أول حركة لها إلى الأمام عند مغادرة أي مكان للانتظار. وقبل البدء في تشغيل المركبة، ينبغي التأكد من عدم وجود أي شخص نائماً أو جالساً تحت أو بجانب المركبة.
- عند تحديد مواعيد الرحلات، تستشير الشركة السائقين وتشجعهم على إبداء آرائهم باستمرار مما يساعد على تحديد جميع مخاطر الرحلات المعلومة والمتوقعة والتقليل منها.
- تعمل الشركات – عند الضرورة – مع الوكالات أو الهيئات المحلية للمساعدة في تحسين مستوى سلامة شبكة الطرق وعلامات الارشادات المرورية.
- ☞ أنه من الضروري تذكر أنه لا يجب على المديرين أو القائمين على تحديد مواعيد الرحلات أو أي من العاملين تفويض أو الضغط على أي من السائقين لاتخاذ أي قرارات قد تتسبب في حدوث مخاطر غير مقبولة.

ملحق (2): إرشادات إدارة مقاولي النقل

قد يمثل استخدام المقاولين، في كثير من الشركات، لنقل المنتجات والمواد المختلفة خطراً كبيراً في التنظيم، حيث يمكن أن تطرح عملية النقل بمعرفة المقاولين خارج الشركة تحديات كبيرة فيما يتعلق بالتحكم في عملية إدارة السلامة التي يجب التعامل معها جيداً حيث أن أعمال النقل من قبل المقاولين قد تنطوي على حالات وفاة وإصابات بين العاملين لدى المقاول.

وترى مبادرة الاستدامة بقطاع الأسمنت في هذا الإطار أن سلامة الجميع سوف تشهد تحسينات في حالة تنفيذ شركات القيادة المتعاقدة ممارسات حسنة مماثلة فيما يتعلق بالقيادة الآمنة داخل شركاتها خلال نفس فترة الخمس سنوات.

وفي حين أن المقاول يتحمل بوضوح مسؤولية تنفيذ هذه الممارسات على أسطول المركبات الخاص به وأنشطته المختلفة، يجب أن تشجع أي شركة من الشركات الأعضاء في مبادرة الاستدامة بقطاع الأسمنت المقاول على تبني الممارسات الحسنة بوصفها جزءاً من عملية إدارة عقد القيادة، بشرط ألا يتعارض هذا التشجيع مع القانون المحلي أو يخلق أي مسؤولية محتملة على الشركة صاحبة العضوية في مبادرة الاستدامة بقطاع الأسمنت.

ويوصى على وجه الخصوص بأن تتأكد الشركات الأعضاء بالمبادرة مما يلي:

- إدراج القيادة الآمنة للمقاول ضمن الشروط المؤهلة للمقاول؛
- إدراج القيادة الآمنة للمقاول في تعريف العقد وفي مرحلة إرساء العطاءات؛
- اعتبار القيادة الآمنة للمقاول جزءاً من استعراض المخاطر لمرحلة ما قبل بدء التنفيذ؛
- الاستعراض الدوري للقيادة الآمنة للمقاول خلال فترة تنفيذ العقد؛
- إدراج القيادة الآمنة للمقاول كجزء من مراجعة ما بعد التعاقد.

تتفق الخطوات سالفة الذكر والممارسات الحسنة الموصى بها في وثيقة مبادرة الاستدامة بقطاع الأسمنت بشأن إدارة سلامة أعمال المقاول؛ حيث يوجد في تلك الوثيقة تفاصيل أكثر عن إدارة سلامة أعمال المقاول.

وعند تقييم مدى ملائمة المقاول للتقديم خدمات النقل، يجوز لأعضاء مبادرة الاستدامة بقطاع الأسمنت التعاون عن كثب مع مجموعات الدعم الأساسية لدى المنظمات التابعة لها مثل الإدارات القانونية وإدارات المشتريات. وتعمل تلك المجموعات على دعم نطاق العمل من خلال إدراج كل ما يتعلق ببرامج القيادة الآمنة من توقعات وأداء واشتراطات الضمان في المفاوضات التعاقدية وتوسيع نطاق العقود أو تعديلها وكذلك تقديم خدمات التدريب والإرشاد متى يصبح إدراك الخطر أمراً ضرورياً.

وفيما يلي عرضاً لمعايير إختيار المقاولين ومقدمي خدمات النقل:

- تطبيق الشركة المتعاقدة سياسة القيادة الآمنة التي:
 - تتطلب الامتثال للتشريع ذو الصلة؛
 - تعد ملائمة لطبيعة الشركة ونطاق المخاطر لديها؛
 - تراعي الاشتراطات الخاصة للعميل؛
 - تؤكد على التزام الشركة بتحسين الأداء المتعلق ببرامج القيادة الآمنة.
- تتبع الشركة المتعاقدة عملية محددة لإدارة برنامج القيادة الآمنة:
 - يتم تدريب السائقين واعتمادهم وكذلك التأكد من أنهم مؤهلين من الناحية الطبية للعمل على المركبة وتشغيلها؛
 - يتمتع السائقون بقسط من الراحة وبدرجة كافية من اليقظة؛
 - يتم فحص المركبات وتدارك الأخطاء بها؛
 - تمام وسلامة إجراءات الاستجابة لحالات الطوارئ المتعلقة بحوادث المركبات؛
 - تقييم المخاطر المتوقعة أثناء الرحلات واتخاذ ما يلزم من تدابير للتعامل معها؛
 - تقييم أداء السائقين بشكل ملائم والتعامل على هذا الأساس (بمنح مكافآت أو فرض جزاءات)

ملحق 3: قاموس المصطلحات:

المقاول	يقصد به أي من الأشخاص أو الشركات أو المؤسسات التي تتعاقد مع أي من الشركات الأعضاء بمبادرة شركات الأسمنت للقيام بأعمال محددة سواء على أساس قصير الأجل (مهمة محددة) أو طويل الأجل (مثل السائقين وأطقم الصيانة).
شركة بمبادرة شركات الأسمنت المستدامة	يقصد بها أي من الشركات الأعضاء بمبادرة شركات الأسمنت المستدامة.
منشأة إحدى شركات بمبادرة شركات الأسمنت المستدامة	يقصد بها أي موقع أو مكان يكون مملوكاً لإحدى الشركات الأعضاء بمبادرة شركات الأسمنت المستدامة أو أن يكون خاضعاً لإدارتها أو لإدارة كيان آخر لصالحها؛
تدريب السائقين	يقصد به برنامج تدريبي رسمي للتأكد من أن السائقين مؤهلين ويصلحون لتشغيل فئة من المركبات. ويتضمن البرنامج مزيج من التدريب النظري وتقييماً عملياً في الطرق.
السائق	يقصد به الأشخاص المعيّنين بتشغيل المركبة فيما يتعلق بأعمال الشركة.
حاجز حماية (المواقع الممهدة بالحصمة)	يتم تشييد حواجز الحماية لتكون بمثابة مانعاً للاصطدام أو يتم بناءها من مواد ملائمة مثل السكالبينج على سبيل المثال. ولا تصلح صخور الجلود في أن تكون حواجز حماية وإنما يمكن استخدامها لتحديد الطرق المنزلة حول المناطق المسطحة للمحجر. ويجب أن يكون ارتفاع الحاجز إما 1.5 متر (5 أقدام) أو ما يوازي نصف قطر أكبر إطار في المركبة أو ارتفاع محور العجلة – أيهم أكبر. وتصنع واجهة حاجز الحماية بالشكل الذي يحمي المركبة من الصعود عالياً أو الصعود على الحاجز.
الموظف	يقصد به الشخص الذي يتم تعيينه مباشرة من قبل إحدى الشركات الأعضاء في مبادرة شركات الأسمنت المستدامة؛ ويجوز أن يعمل هذا الشخص على أساس كل الوقت أو بعض الوقت أو بشكل مؤقت.
مركبات النقل الثقيل	يقصد بها أي مركبة يزيد وزنها عن 3.5 طناً وتكون شاسيه ثابت أو مقطورة متحركة؛ وتتضمن مركبات التحميل المستخدمة داخل الموقع مثل شاحنات خلاط الأسمنت وناقلات الأسمنت السائب وكذلك مركبات النقل البري مثل الشاحنات القلابة والرافعات ذات العجلات سواء كانت مملوكة للشركة أو متعاقد عليها.
خطّة إدارة مخاطر الرحلات	يقصد بها نظام إدارة للتأكد من أن كافة الرحلات يتم تقييمها وأنه يتم العمل على التقليل من مخاطرها بشكل ملائم وأنه يتم تنفيذها وتوثيق كل ما يخصها من تفاصيل.
الرخصة	يقصد بها بطاقة تعريف شخصية قانونية وموثقة والتي بموجبها يتم الترخيص للشخص المذكور إسمه أن يقود فئات محددة من المركبات في المواقع الكائنة وغير الكائنة على الطريق.
مركبات النقل الخفيف	يقصد بها المركبات (بما فيها الاتوبيسات الصغيرة (مبني باص) التي لا يزيد وزنها عن 3.5 طناً؛ وتتضمن سيارات الركاب والعربات المستخدمة في أعمال الشركة والمركبات المستخدمة في غير أعمال الشركة المتعاقد عليها للقيام بأعمال النقل بين المواقع أو إلى مواقع الشركة.
طريق عام	يقصد به الطريق المسموح للعامة استخدامه ولكنه يكون خارج نطاق المواقع الخاضعة لسيطرة ما.
مركبة موجرة	يقصد بها المركبة غير المملوكة للشركة والتي يتم تأجيرها للمدة محددة من الوقت ويتضمن هذا مدة الإيجارات الطويلة وقصيرة الأجل الخاصة بمركبات النقل الخفيف بما في ذلك المركبات المجدد إيجارها التي ترعاها الشركة.
العداد الرسومي Tachograph	يقصد به جهاز يجمع بين وظائف الساعة وعداد السرعة. ويتم تثبيت هذا الجهاز في موتور المركبة بحيث يقوم بتسجيل سرعة المركبة ويحدد ما إذا كانت تلك المركبة في حالة ثبات أو حركة. ويمكن استخدامه أيضاً لحساب عدد ساعات القيادة للمركبة. (ملحوظة: لا يجب الخلط بين عداد السرعة Tachograph ومقياس سرعة الدوران Tachometer وهو جهاز يستخدم لقياس سرعة دوران المحرك أو الموتور).

أجهزة الاتصال الثنائية	يقصد بها أي جهاز يتم استخدامه للاتصال الإلكتروني بين شخصين أو أكثر: وتتضمن أجهزة المحمول (الخلوية والتي تعمل من خلال الأقمار الصناعية) والأجهزة الرقمية الشخصية وأجهزة الراديو ثنائية الإرسال وأجهزة إرسال الرسائل النصية.
أجهزة الراديو ثنائية الإرسال	يقصد بها أي جهاز - بخلاف الهاتف المحمول - الذي يستخدم للاتصالات الثنائية.
مسجل بيانات المركبة (VDR)	يقصد به نظام ميكانيكي و/أو إلكتروني يستخدم لتسجيل البيانات الأساسية التالية لكل سائق: <ul style="list-style-type: none"> • ساعات القيادة؛ • السرعة؛ • التغير الحاد أو المفاجئ للسرعة؛ • التباطؤ المفاجئ.
سنادات العجل	يقصد بها سنادات مصنوعة من مادة قوية توضع خلف <u>العجلات</u> لمنع الحركة الفجائية. ويتم وضع تلك السنادات بهدف السلامة بالإضافة إلى تثبيت <u>الفرامل</u> . وعادة يكون السطح السفلي مغطاه بمادة مطاطية لتثبيت العجل على الأرض بشكل محكم. إن السيارات عادة تكون مزودة بفرامل لإيقاف أو ركن السيارة في العجلات الخلفية. إذا تم تثبيت محور العجل الخلفي فقط بجهاز الفرامل، فقد تحرك السيارة على العجلات الأمامية وتسقط. ولذلك، تعمل تلك السنادات على منع حدوث مثل هذا الشيء.
ساعات العمل	هي ساعات العمل المدفوعة بما فيها فترات الراحة.



Secretariat
 4, chemin de Conches
 CH-1231 Conches-Geneva
 Switzerland

Tel: +41 (0)22 839 31 00
 Fax: +41 (0)22 839 31 31

E-mail: info@wbcsd.org
 Web: www.wbcsd.org

WBCSD North America Office
 1744 R Street NW
 Washington, DC 20009
 United States

Tel: +1 202 420 77 45
 Fax: +1 202 265 16 62

E-mail: washington@wbcsd.org

WBCSD Brussels Office
 c/o Umicore
 Broekstraat 31
 B-1000 Brussels
 Belgium

E-mail: brussels@wbcsd.org