

Sürüş ve Araç Güvenliği

Requirement Specification



Yönetici Özeti

Bu Standart, sürüş ve araç güvenliği için Sağlık, Güvenlik ve Esenlik (HSW) ile ilgili asgari global gereklilikleri açıklamaktadır.

Uygulama

Bu standart, Ericsson tedarikçilerine, tedarikçilerin çalışanlarına ve şirket işleri için kullanılan tüm araçların (şirket mülkiyetinde olan, kiralanmış veya özel sahiplikteki) işletiminde görev alan diğer tedarikçi personeline uygulanır (işe gidiş/geliş kapsam dışıdır).

Bu Talimat, iş amaçlı olarak iş yerleri arasında araç kullanımıyla ilgilidir ve bu kapsamda özel mülkiyetteki veya kiralanmış araçların kullanımı da yer alır.

Ericsson yerel organizasyonlarının, müşterilerinin veya yerel düzenlemelerin daha katı veya daha kısıtlayıcı gerekliliklerinin olduğu durumlarda, bunlar her zaman bu Talimattaki ilgili spesifikasyonların yerine geçecektir.



İçindekiler

1	Talimat	3
1.1	Genel.....	3
2	Sürüş Öncesi Gereklilikleri.....	5
2.1	Risk Değerlendirmesi.....	5
2.2	Sürüş Öncesi Denetim – Yalnızca Proje Araçları.	6
2.3	Yolculuk Yönetim Planı – Yalnızca Proje Araçları.	6
3	Sürücü Gereklilikleri.....	7
3.1	Sürüş Sınırları.....	7
3.2	Sürüş Uygunluk.....	8
3.3	Sürücü Oryantasyonu/Eğitimi.	9
3.3.1	Sürücü Oryantasyonu.	9
3.3.2	Ericsson Güvenli Sürüş Farkındalığı.	9
3.3.3	Defansif/Güvenli Sürüş.	10
3.3.4	Arazi Sürüşü veya Dört Çekerli Sürüş.	10
3.4	Sürüş Performansının İzlenmesi	10
3.4.1	İzleme Süreci.	10
4	Araç Gereksinimleri.	11
4.1	Araç Güvenlik Özellikleri.	11
4.2	Arazi Araçları Güvenlik Özellikleri.	12
4.3	Çekme, Römorklar ve Aşırı Büyük Yükler.....	12
5	Diğer Araç Türleri ve İş Kullanımları.....	13
5.1	Motosikletler (İki Tekerlekli Araçlar).....	13
6	Sorumluluklar.	13
6.1	Sürücüler.	13
6.2	Çalışmalardan Sorumlu Kişi (PICW) / Ekip Lideri veya Eşdeğeri.....	14
6.3	Tedarikçi Proje Yöneticileri.....	14
6.4	Filo Yöneticisi, Filo Koordinatörü veya Eşdeğeri.....	15
7	Referanslar.	15
8	Değişiklik Bilgisi.....	15

1 Talimat

1.1 Genel

- Performansı düşürebilecek reçeteli ilaçlar da dahil olmak üzere asla alkol veya uyuşturucu etkisi altında çalışmayın veya araç kullanmayın. [Hayat Kurtaran Kurallar]
- Sürüş sırasında veya bir aracın yolcusu olduğunuz sırada her zaman emniyet kemeri takın. [Hayat Kurtaran Kural]



- Hız sınırlarını aşmayın. [Hayat Kurtaran Kural]
- Araç kullanırken asla cep telefonu veya elde taşınabilir cihaz kullanmayın. [Hayat Kurtaran Kural] Buna kısa mesaj, görüntülü aramalar, sesli iletişim dahildir ancak bunlarla sınırlı değildir. Bluetooth veya benzer tipte bağlantı, hoparlör üzerinden sesli iletişim için kullanılabilir. Sürücüler araç kullanırken kulaklık veya kulak içi cihazları kullanmamalıdır.
- Proje, ülke veya bölge veya birim düzeyi için yürütülen Risk Değerlendirmesi (bkz. Bölüm 2.1), sürüş ve araç güvenliğini içerecektir.
- Sürüş rotası boyunca cep telefonu ağ kapsamı olmadığı bilinen alanlar varsa, tek başına sürüşten kaçınılmalıdır.
- Tüm sürücüler geçerli ve güncel bir sürücü belgesine sahip olmalı ve tahsis edilmiş araç türünü/sınıfını kullanmak için yerel yasal gereklilikleri karşılamalıdır.
- İzin verilen yerlerde Araç İçi İzleme Sistemleri (IVMS)/Telematikler şiddetle tavsiye edilir. IVMS/Telematik cihazlarının kurulduğu yerlerde, sürücü davranışı düzenli olarak izlenecektir.
- Sürücüler, kullanacakları araçların işletimi ve kontrolleri hakkında bilgi sahibi olmalıdır.
- Sürücülerin ve yolcuların araç içinde sigara içmesi veya elektronik sigara içmesi yasaktır.
- Yetkisiz yolcular (yani, sürüşle ilgili atanmış iş kapsamıyla bağlantısı olmayan personel) ve otostopçular yasaktır.
- Yolcular, kamyonetler vb. dahil olmak üzere araçların kargo alanında veya yükleme kısımlarında asla seyahat etmemelidir.
- Taşıt içindeki ekipman ve malzemeler, hareketi önlemek için güvenli bir şekilde sabitlenmelidir.
- Araçlar, kayıt, sigorta ile ilgili tüm yerel düzenlemeleri karşılamalı ve kullanım amacına uygun durumda olmalıdır.
- Araçlar, yerel yasal düzenlemelere göre denetim protokollerine uymalıdır.
- Araçlar, araç satıcısı veya üreticisi tarafından tanımlanan bakım programına tabi olacaktır. Güvenli olmayan bir durumda olan araçlar sürülmemeli ve onarımlar yapılana kadar hizmet dışı bırakılmalıdır. Bakım kayıtları talep üzerine Ericsson'a sunulacaktır.
- Araçlar, üretici tarafından belirtilen maksimum kapasitenin üzerinde yüklenmemelidir.



- Risk gözlemleri, ramak kala olaylar ve olaylar, kök neden analizi ve eylemlerin tanımlanması için zamanında Global Incident Reporting Tool'a ([GIRT](#)) rapor edilecektir.
- Sürücüler ve yolcular, Tedarikçiler için Çalışmayı Durdurma Yetkisi Standardına uygun olarak bu Talimatta belirtilen gereklilikleri karşılamayan sürüş veya aracın farkına vardıklarında, böyle bir olaya karıştıklarında veya tanık olduklarında GIRT üzerinden endişelerini dile getirmeye teşvik edilirler. [\[1\]](#).
- Aracın güvenli bir şekilde çalıştığını doğrulamak için Bölüm 2.2'ye göre bir Sürüş Öncesi Denetimi yapılmalıdır.
- Bölüm 2.3'e göre bir Yolculuk Yönetim Planı yürütülecektir.

2 Sürüş Öncesi Gereklilikleri.

2.1 Risk Değerlendirmesi.

Proje için gerçekleştirilen risk değerlendirmesi, sürüş ve araç güvenliği riskini içerecektir. Asgari olarak, aşağıdaki faktörler ele alınacaktır:

- Araç sürme ihtiyacı (diğer bir deyişle, iş sanal olarak tamamlanabilir mi veya başka daha güvenli taşıma modları var mı).
- Hava koşulları (beklenen ve potansiyel aşırılıklar).
- Karanlık saatlerde sürüş.
- Seyahat edilecek ortalama günlük mesafeler.
- Arazi, yol durumu ve trafikte karşılaşılabilecek durumlar.
- Araç(lar)ın durumu ve tüm güvenlik özellikleri.
- Karşılaşılabilecek olası güvenlik durumları.
- Cep telefonu ağ kapsamının kullanılabilirliği.
- Potansiyel acil durumlar ve acil durum hizmetlerinin kullanılabilirliği.
- Sürücülerin deneyimi ve kalifikasyonları.
- Gecelik konaklamalar için olası konaklama ihtiyacı ve mevcudiyeti.
- Şirket işleri için zaman zaman kullanılması amaçlanan özel mülkiyetteki araçlar.
- Yukarıda listelenmeyen ve değerlendirilen projeye/alana özgü olan diğer riskler.

Uygun kontrol önlemleri, bu Talimatta belirtilen gerekliliklere uygun olarak tanımlanmalı ve sürücüyü, yolcuları, halkı ve diğer ilgili tarafları korumak için belirlenen riskleri ortadan kaldırmak veya azaltmak amacıyla uygulanmalıdır.

Kontrol ve azaltmadan sonra kalan risk düzeyi hala yüksek veya çok yüksek olarak kabul ediliyorsa, Bölüm Yöneticisine veya sorumlu EHS (ÇSG) sorumlusuna eskale edilmelidir. Risk derecesi yüksek veya çok yüksekse sürüşe izin verilmez.



2.2

Sürüş Öncesi Denetim – Yalnızca Proje Araçları.

- Sürücü, ilk yolculuktan önce her gün bir Sürüş Öncesi Denetimi gerçekleştirmelidir. Kontrol edilmesi önerilen alanlar şunları içerir:

Araç:

- Sürücü ve tüm yolcular için emniyet kemerleri.
- Farlar, fren lambaları, dönüş sinyalleri, tehlike lambaları (tüm ampuller çalışıyor mu?).
- Korna
- Pencere ve aynalar (temiz, çatlaksız).
- Cam silecekleri ve yeterli yıkama sıvısı.
- Lastik aşınması.
- Yedek lastik ve lastik değiştirme ekipmanı (servis sözleşmesinde yoksa).
- İlk yardım kiti, acil durum kiti (uyarı konileri/üçgenleri dahil), yangın söndürücü.
- Sızıntı bulgusu.

Sürücü:

- Sürücünün yorgunluğu ve sağlık durumu.
- Dikiz aynası ayarı (kör noktaları en aza indirmek için).
- Koltuk ve direksiyon ayarı (mevcut ise).
- Dokümantasyon:
- Sürücü ehliyetinin sona erme tarihi.
- Yasal olarak gerekli araç belgeleri (ör. etiketler, ruhsat, sigorta, üretici kılavuzu).
- Sürüş Öncesi Denetimi sırasında bulunan herhangi bir eksiklik düzeltilecektir. Eksikliklerin sürücü ve yolcular için yakın bir tehlike teşkil ettiği durumlarda sürüşe izin verilmeyecektir.

2.3

Yolculuk Yönetim Planı – Yalnızca Proje Araçları.

Bir yolculuğun Risk Değerlendirmesinde (Bölüm 2.1) ele alınmayan bir risk taşıdığı önceden biliniyorsa, gerekli önlemler alınmalıdır. Bu risk olağandışı, sıra dışı veya belirli bir araç/sürücü, kullanılacak taşıma yöntemi, gidilecek yollar, saha konumu veya başlangıç noktasına gidiş-dönüş ile ilgili herhangi bir koşula özgü olabilir. Bu durumlarda, yolculuktan önce bir Yolculuk Yönetim Planı (JMP) hazırlanmalıdır. JMP, riskleri ortadan kaldırmak veya azaltmak için gerekli önlemleri belirlemeli ve hem gidiş hem de dönüş yolculuğunu kapsamalıdır.

Bir yolculuğa özgü olağandışı veya olağanüstü riskler şunları içerebilir:

- Daha önce kaydedilmemiş/doğrulanmamış yeni veya farklı bir sürücü/araç.
- Son derece uzak konumlar ve sahalar (diğer bir deyişle ana nüfus merkezlerinden veya acil durum hizmetlerinden uzakta).
- Uzun sürüşler (yani 400 kilometreden (250 mil) veya dört saatten fazla).



- Yol dışı arazi.
- Aşırı boyutlu yüke sahip römorkların çekilmesi.

JMP, aşağıdakiler gibi belirli riskleri ele alır:

- Sürücünün sağlığı ve zihinsel durumu (ör. aşırı stres, dikkat dağınıklık ve baskılar).
- Sürücülerin genel deneyimi ve performansı.
- Sürüş süreleri dahil toplam çalışma saati.
- Karanlık saatlerde sürüş.
- Yol türleri (ör. ana otoyollar, iki şeritli yollar, tüneller, köprüler, inşaat alanları, asfalsız yollar, çukurlar, tehlikeli dönemeçler, dik yamaçlar, vb.)
- Öngörülebilir veya bilinen trafik/yol koşulları (diğer bir deyişle, yoldaki yayalar, sele yatkın alanlar, banketlerin eksik olması, uçurum kenarları, arazi kayması potansiyeli, çukurlar, yolda ağır taşıtların bulunması, ağır trafik, tek yönlü sokaklar, şafakta doğrudan güneş ışığı/toz, kötü yol aydınlatması, trafik işaretlerinin olmaması, yoldaki hayvanlar, demiryolu geçişleri, vb.)
- Güncel ve tahmin edilen hava koşulları.
- Varış noktasına varıldığında iletişim bilgileri veya check-in bilgileri (ör. isimler ve telefon numaraları).
- Bilinen veya potansiyel olarak zayıf veya mevcut olmayan cep telefonu kapsama alanları.
- Dinlenme ve yemek tesislerinin bulunması.
- Dinlenme programı, konum ve konaklama.
- Yeterli sıvı tüketimi sağlanması için düzenlemeler
- Taşınacak ekipman ve/veya malzemelerin ağırlığı, yüksekliği ve uzunluğu ile araç boyutları ve yol üst ve altyapısı (ör. köprüler, üst geçitler, vb.) karşılaştırması.
- Hareketi önlemek için araç içindeki ekipman/malzemelerin nasıl sabitleneceği.
- Yakıt ikmal/şarj istasyonlarının konumları.
- Acil durum planı, en azından acil durum numaraları, yakındaki tıp merkezleri ve bunların acil durum yönetim kapasitesi, araç içi acil durum müdahale ekipmanının ayrıntıları ve personel acil durum eğitimi dahil.
- Gidilecek yere giden ve etrafındaki rotalara erişim.

3 Sürücü Gereklilikleri.

3.1 Sürüş Sınırları.

Aşağıdaki tabloda gösterilen maksimum sürüş saati sayısına uyulmalıdır. Bu sınırlar, kullanım veya verimlilik amaçları için izin verilen maksimum süreye göre sürüş zamanlarını planlamak için kullanılmamalıdır.

Mümkün olan her durumda, özellikle yüksek fiziksel/bilişsel çaba gerektiren uzun bir iş vardiyasından sonra, karanlık saatlerde araç kullanmaktan kaçının.

	Maksimum Sürüş Saati Sayısı
--	-----------------------------



Maksimum sürüş süresi	• Bir sürücünün bir çalışma vardiyasında direksiyonda olduğu maksimum süre, toplam 10 saat ile sınırlı olacaktır. • Sürücünün 10 saatten fazla sürmesi bekleniyorsa, yolculuk iki güne ayrılmalıdır (ve uygun konaklama düzenlenmelidir). • Her 2 saatte bir 15 dakikalık molalar verilmesi planlanmalıdır. • İki saatlik sürüş süresi içinde dinlenmek için güvenli veya emniyetli bir yer yoksa, böyle bir yer bulunur bulunmaz durun ve dinlenin. • Sürücüler, çalışma vardiyasının ilk sürüşünden önce, iyice dinlenmiş olmalıdır; ör. sekiz saat kesintisiz dinlenme.
	• Sürücünün uzak bir sahaya gitmesi ve Yüksek Riskli Faaliyetler de dahil olmak üzere bir saha çalışmasını gerçekleştirme veya denetleme bekleniyorsa, sahaya gidiş-dönüş sürüşü toplam dört saati aşmamalıdır. • İş yerine gidip gelmek için saatlerce karanlıkta araç kullanmak gerekiyorsa, yolculuğun her bir ayağını en fazla iki saat ile sınırlandırmak için çaba sarf edilmelidir. • Dönüş yolculuğundan önce, sürücüler yapılan işten kaynaklanan ve sürüş performansını ve güvenliğini etkileyebilecek fiziksel, sağlıkla ilgili ve zihinsel durumlarına yönelik olumsuz etkileri bölüm yöneticisine/amirine bildirmelidir.

3.2

Sürüşe Uygunluk.

- Tüm sürücüler, sürüş görevi süresince iyi dinlenmiş ve uyanık olmak da dahil olmak üzere sürüşe uygun olmalıdır.

Sürücüler, güvenli çalışmayı etkileyebilecek reçetesiz veya reçeteli ilaçlar da dahil olmak üzere uyuşturucu veya alkolün etkisi altında olmamalı veya yorgunken araç kullanmamalıdır.

- Sürücülerin, herhangi bir sürüş yapılmadan önce her zaman fiziksel ve zihinsel hazırlıklarını kendi kendilerine değerlendirmeleri önerilir. Bu öz değerlendirme şunları içermelidir:
- Fiziksel sağlık: Sürücünün, semptomlar veya herhangi bir ilaç nedeniyle konsantrasyonunu bozabilecek veya performansını etkileyebilecek sağlık sorunlarından uzak olduğundan ve fiziksel olarak kendini iyi hissettiğinden emin olması.



- Dinlenme: Keskin ve odaklanmış kalmak için görevleri üstlenmeden önce sürücünün yeterince dinlenmesinin ve uyumasının sağlanması.
- Hidrasyon: Sürücünün yeterli sıvı tüketimini sağladığından emin olunması.
- Ergonomi: Sürüş sırasında gereksiz fiziksel zorlanmayı önlemek için vücut duruşuna ve oturma düzenine dikkat edilmesi.
- Zihinsel esenlik: Sürücünün sakin, zihinsel olarak odaklanmış ve konsantrasyonu bozabilecek veya semptomlar ya da herhangi bir ilaç nedeniyle performansını etkileyebilecek herhangi bir sağlık durumundan uzak olduğundan emin olması.
- Sürücüler, sürüş performansını etkileyebilecek bir zihinsel veya sağlık durumu (ör. aşırı stres, dikkat dağınıklık unsurları ve baskılar) yaşamaları halinde bölüm yöneticilerini veya amirlerini bilgilendirecek ve önleyici veya azaltıcı eylemler üzerinde anlaşacaktır.

3.3 Sürücü Oryantasyonu/Eğitimi.

Ericsson için veya Ericsson adına şirket işleri için bir araç kullanan tüm tedarikçi personeline aşağıdaki oryantasyon/eğitim sağlanacaktır:

3.3.1 Sürücü Oryantasyonu.

Yeni işe alınanlara ve/veya sürücülere yönelik bir sürücü oryantasyonunun şirket işi için ilk kez araç kullanmadan önce tamamlanması.

Oryantasyon seansları sürücünün Bölüm Yöneticisi, amiri, güvenlik personeli veya filo yönetim personeli tarafından yapılmalıdır. Sürücü Oryantasyonu, aşağıdaki konuları kapsamayı amaçlar:

- Kullanılacak araç sınıfı için geçerli ve güncel bir sürücü belgesinin onayı.
- Geçerli Ericsson Hayat Kurtarma Kuralları.
- Sürüş Öncesi Denetimi ve Yolculuk Yönetim Planı gereklilikleri.
- Sürüş uygunluk gereklilikleri.
- Bu Talimatın diğer ilgili gereklilikleri.
- Tahsis edilen aracın kontrollerinin çalıştırılması.
- Belirli yerel veya tedarikçiye ait filo yönetimi ve araç kullanım kuralları ve düzenlemeleri.
- Trafik yasalarını ihlal eden veya bu Talimattaki gerekliliklere uymayan sürücüler için nihai sonuçlar.
- Olayların Ericsson Global Incident Reporting Tool ([GIRT](#)) üzerinden ne zaman ve nasıl raporlanacağı.

3.3.2 Ericsson Güvenli Sürüş Farkındalığı.

En güncel Ericsson çevrimiçi Güvenli Sürüş modülünü yıllık olarak tamamlayın:

Eve Güvenle Gidin



3.3.3 Defansif/Güvenli Sürüş.

Her iki yılda bir, yüz yüze ve yerel olarak düzenlenen bir defansif/güvenli sürüş eğitimi kursunu tamamlayın.

Kurs en az dört saati kapsamalıdır ve hem sınıf içi hem de direksiyon kullanılan (pratik) modülleri içermesi önerilir.

Defansif sürüş kurslarının, ulusal olarak tanınan veya akredite bir eğitim sağlayıcısı tarafından verilmesi önerilir. Eğer mevcut değilse, kurs, defansif sürüş konusunda uzmanlığa ve bu tür eğitimleri verme niteliklerine sahip Ericsson personeli tarafından verilebilir. Kurs, bir bilgi testini içermeli ve bir katılım sertifikası sağlamalıdır.

Not: Tipik bir defansif sürüş kursu, tehlikelerden kaçınma ve/veya trafik kazalarını önleme için bir dizi teknik ve uygulamayı içerir. Bir defansif sürüş kursunda genellikle ele alınan genel konular şunlardır:

- Sürücünün gözlem alanını genişletmek.
- Sürekli görsel arama.
- Çevre ortamın tam farkındalığı.
- Başkalarının eylemlerine dair bilgilendirici beklentiler.
- Önceden planlama.
- Zamanında ve bilinçli eylemler/tepkiler.
- Yorgunluğu önleme.

3.3.4 Arazi Sürüşü veya Dört Çekerli Sürüş.

Yol dışı arazide sürüş için atanan sürücüler, en az iki yılda bir, dört çekerli sürüş becerilerini güvenli bir şekilde harekete geçirmek için pratik bir kursu tamamlamalıdır, örneğin:

- Dört çekerli Tahrikli şanzıman.
- Çeşitli araziler için sürüş teknikleri.
- Kurtarma teknikleri.
- Arazide seyahat ederken çeşitli ekipman ve aletlere genel bakış.

3.4 Sürüş Performansının İzlenmesi

Sürüş performansı, iyi performansı tespit etmek ve iyileştirme/uyumsuzluk alanlarını ele almak için izlenecektir.

3.4.1 İzleme Süreci.

Sürücü performansı, geçerli düzenlemeler ve yasalar tarafından izin verildiği takdirde, sürücüler tarafından düzenli aralıklarla (örneğin, aylık) derlenmeli ve analiz edilmelidir. Bölüm yöneticileri veya doğrudan amirler gibi personel, sürücülere geri bildirimde bulunarak iyi performansı takdir etmeli ve gelişim



alanlarına yönelik düzeltici adımlar atmalıdır. Sonuç Yönetimi gerektiğinde geçerli olacaktır.

4 Araç Gereksinimleri.

4.1 Araç Güvenlik Özellikleri.

Şirket içinde kullanılan tüm araçlar yerel yönetmelikler tarafından zorunlu kılınan tüm güvenlik özelliklerine uyacaktır ve en azından şunları içerecektir:

- Sesli korna.
- Dönüş sinyalleri.
- Tehlike uyarı ışıkları.
- Yeterli cam yıkayıcıları ve silecekleri.
- Dikiz aynaları (iç, sürücü tarafı ve yolcu tarafı aynaları).
- Tüm koltuklar için koltuk başlıkları (ayarlanabilir veya sabit).
- İyi durumda olacak şekilde, üreticinin tavsiye ettiği lastikler.
- Yedek lastik, bijon anahtarı ve kriko, aracın ağırlığı için uygun şekilde derecelendirilmiş olmalıdır (servis sözleşmesinde yoksa).
- Ön camları ve tüm pencereleri buğudan uzak tutmak için yeterli havalandırma sistemi.
- Önden darbeli sürücü ve yolcu hava yastıkları (ön koltuklar).
- Tüm koltuklar için emniyet kemerleri (üç noktalı).
- Gündüz çalıştırma lambaları (mevcut değilse, farlar sürücü tarafından manuel olarak açılmalıdır)

Önerilen araç ve sürüş güvenliği özellikleri şunları içerir:

- Araç İçi İzleme Sistemi, Telematik olarak da adlandırılır. Ericsson, Fleet Master'ın Ericsson araçları için tercih edilen çözüm olarak kullanılmasını şiddetle tavsiye etmektedir. IVMS/Telematik cihazları:
 - Konum, hız, sert frenleme, sert hızlanma ve çarpışmalar dahil olmak üzere aracın ve sürücü davranışının farklı yönlerini izleyecektir.
 - Devre dışı bırakılamayacak veya araçtan çıkarılamayacak şekilde takılır.
 - Gerçek zamanlı gözleme ve izlemeye izin verir.
 - Belirli bir sürücü için geçmişe dönük olarak raporlar oluşturabilir.
 - Farklı dönemlere (gün, hafta, ay) göre emisyonları ve kat edilen mesafeyi tahmin etmek için filo yönetimi raporları oluşturabilir.
 - Sürüş kayıtlarını en az 90 gün boyunca saklar.
- Lamine güvenlik camı.
- Emniyet kemeri uyarı alarmı (emniyet kemeri takmayan kişiler için).
- Yan veya perde hava yastıkları.
- Yedek uyarı sistemi (sürücüleri yakındaki nesneler konusunda uyarır).
- Yedek kamera (geri giderken açılır).
- Düşük lastik basıncı uyarısı.
- Kilitlenmeyi Önleyici Fren Sistemi (ABS).
- Elektronik Stabilite Kontrolü (ESC).



- Araç kullanırken otomatik arama ve mesaj engelleme özellikleri/uygulamaları (cep telefonları için).
- Sürücü dikkat uyarısı veya tespit monitörü veya sistemi.

Araçlar aşağıdakilerle donatılmalıdır:

- Acil Durum Kiti (diğer bir deyişle, koniler veya uyarı üçgeni, el feneri, vb.)
- Yerel düzenlemelerin gerektirdiği şekilde içeriği mevcut İlk Yardım Kiti.
- Yerel düzenlemelere uygun, ancak en az bir kilogramlık (2 pound), ve uygun şekilde sabitlenmiş ABC kuru kimyasalı içeren Yangın Söndürücü.

Radio kapsamı araştırmaları için görsel ekranların kullanıldığı yerlerde, bunlar araçların ön kısmına takılmalı ve sürücünün dikkatini dağıtmayacak şekilde konumlandırılmalıdır.

4.2 Arazi Araçları Güvenlik Özellikleri.

Yukarıdaki gerekliliklere ek olarak, arazi araçları şunları içerecektir:

- Yan Darbe mobil hasar bariyeri.
- Direk Yan Darbe Gereklilikleri.
- Şanzıman kolu ile tetiklenen geri vites sesli alarmı.
- Yansıtıcı filmler.
- Römorklar için: Yansıtıcı filmler, alt koruma cihazı veya arka tampon, kendisini çeken araçla uyumlu askı cihazı.
- İç ve dış rulo çubuğu.
- Arazi lastikleri.
- Gündüz çalıştırma lambaları.

4.3 Çekme, Römorklar ve Aşırı Büyük Yükler.

- Diğer araçların çekilmesi her zaman profesyonel bir çekme hizmeti/aracı ile yapılmalıdır.
- Römork çekmeniz gerekiyorsa, minimum gereklilikler aşağıda verilmiştir:
- Çekme aracı, amaca uygun ve çekilen römorkun veya ekipmanın boyutuna uygun olmalıdır.
- Römorkun brüt ağırlığı, çekme aracının yüksüz ağırlığını aşmamalıdır.
- Maksimum kapasite, römorkun gövdesi üzerinde açıkça etiketlenmelidir.
- Çekilen römorklar ve yükler, çekme bağlama tertibatının maksimum nominal kapasitesini aşmamalıdır.
- Çekme mekanizması (kordon) yalnızca aracın üreticisinin spesifikasyonuna ve derecelendirmesine uygun olarak monte edilmelidir. Çubukların ve zincirlerin kullanılması yasaktır.
- Çekilen tüm römorklar uygun bir güvenlik zincirine veya kablosuna sahip olmalı ve çekme kaplini/mekanizmasının başarısız olma ihtimaline karşı, çekilirken bağlı olmalıdır.
- Çekilen römork frenleri ve aydınlatması, kullanımdan önce doğru çalışma açısından kontrol edilmelidir.



- Çekilen römorklar yıllık bakım muayenesine tabi tutulacaktır.
- Kimsenin bir römorkta veya çekilen ekipmanda seyahat etmesine izin verilmez.
- Aşırı büyük yükler (kenarlardan sarkan) yerel mevzuat gerekliliklerine uygun olmalıdır. Belirli bir gerekliliğin şart koşulmadığı durumlarda, aşağıdaki yönergeleri kullanın:
 - Her zaman sarkık yükün en dış ucuna parlak bir kumaş bağlayın.
 - Aşırı büyük yüklere bir rota işaret panosu takılı olmalı ve yolculuğunuza başlamadan önce uygun trafik yetkilisine bildirilmelidir.
 - Direksiyon sağa veya sola tam döndürüldüğünde çekici aracın arka kısmına takılmadığından emin olmak için römorkun ön tarafından sarkan herhangi bir yük konumlandırılmalıdır.

5 Diğer Araç Türleri ve İş Kullanımları.

5.1 Motosikletler (İki Tekerlekli Araçlar).

Motosikletlerin iş amaçları için taşıma alternatifi veya ekipman teslimatı amacıyla kullanılmasına izin verilmez.

Dört tekerlekli araçlar, insanları sahalara taşımanın tek yolu olacaktır.

Ekipmanı sahaya taşımak ve teslim etmek için yalnızca dört tekerlekli veya daha fazla tekerlekli araçlar kullanılmalı ve bunu güvenli bir şekilde yapmak için uygun donanımlara sahip olunmalı, bu donanımlar arasında bagaj veya kasada yer, tavan rafları ve bu donanımları yerine sabitleme araçları bulunmalıdır.

6 Sorumluluklar.

6.1 Sürücüler.

Tüm sürücüler aşağıdaki sorumlulukları anlamalı ve yerine getirmelidir:

- Geçerli bir sürücü belgesine sahip olmak ve sürücü belgesine yetkili makam tarafından el konulması, süresinin dolması veya iptal edilmesi durumunda gecikmeden PICW (Ekip Lideri) veya bir eşdeğerine bildirmek.
- Yalnızca sürücü belgesi kategorisine uygun araçları kullanmak.
- Atanmış sürücü eğitimine zamanında katılmak.
- Sürüşten önce, sürüşe uygun olup olmadığını belirlemek için her zaman kendi sağlığı hakkında bir öz değerlendirme yapmak ve tüm sorunları PICW'ye veya Bölüm Yöneticisine bildirmek.
- Yorgunluk hali içinde veya reçetesiz veya reçeteli ilaçlar da dahil olmak üzere alkol veya uyuşturucu etkisi altında asla araç kullanmamak.



- Herhangi bir çalışma gününde veya çalışma döneminde maksimum saat sayısını asla geçmemek (ayrıntılar için bkz. Bölüm 3.1 Sürüş sınırları). Bölüm Yöneticisine ve/veya üst düzey yöneticiye (gerektiğinde) bir şeyi reddettiğinizi bildirmek ve eskale etmek.
- Tehlikeli malların veya tehlikeli maddelerin taşınmasını, yalnızca eğitilmiş ve özel bir şekilde yetkilendirilmiş olarak ve yerel düzenleyici gerekliliklere uygun bir şekilde yapmak.
- Sürüş sırasında, odaklanmış olmak ve dikkat dağınık olabilecek davranışlardan ve faaliyetlerden kaçınmak.
- Defansif sürüşte bulunmak, beklenmeyeni beklemek.
- Yolculuk yönetim planı ve acil durum planını takip etmek.
- Araç arızalarını ve kazaları zamanında bildirmek.

6.2

Çalışmalardan Sorumlu Kişi (PICW) / Ekip Lideri veya Eşdeğeri.

PICW, herhangi bir aracı ve sürücüyü görev için devreye almadan önce bu belgede tanımlanan ve kendi kontrol kapsamında olan gerekliliklere uyumu sağlamalıdır. Bunlar aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

- Sürücü ehliyeti, eğitim ve tıbbi işe uygunluk sertifikalarının geçerli olması.
- Araç ruhsatı, sigorta ve bakımının güncel olması.
- Tüm araçların (römorklar ve ikmal tankeri dahil) amaca ve yola çıkmaya uygun olması.
- Araçların, GPS/Telematik de dahil olmak üzere en azından bu standartta tanımlanan tüm güvenlik özellikleri ve ekipmanları ile donatılmış olması.
- Tüm sürücülerin, yorgunluk veya güvenli bir şekilde araç kullanma yeteneklerini etkileyebilecek herhangi bir durum belirtisi de dahil olacak şekilde, vardiyanın başlangıcında görev yapmaya uygun olması. Sürüşe uygun olmayan tüm sürücülerin görevden alınması.
- Sürüş davranışının izlenmesi ve yetersiz davranışların, eylem için Bölüm Yönetiminin dikkatine sunulması.
- Risk değerlendirmesinin ve yolculuk yönetimi planlamasının yapılması ve sürücülere ve ilgili tüm kişilere iletilmesi.
- Tüm olayların, Ericsson'ın gerekliliklerine uygun olarak zamanında rapor edilmesi.

6.3

Tedarikçi Proje Yöneticileri.

Yöneticiler, sorumluluk kapsamında, bu belgede tanımlanan gerekliliklere uyulmasını sağlamalıdır. Bunlar aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

- Bu belgede tanımlanan ilgili gerekliliklerin, tüm çalışanlara ve tedarikçilere açıkça iletilmesi.



- Tüm sürücülerin bu belgede tanımlanan tüm ilgili gereklilikleri karşılaması.
- Kötü sürüş davranışının derhal ele alınması.
- Yorgunluk risklerinin iyi yönetilmesi ve işlerin planlanmasında dikkate alınacak hususların entegre edilmesi.
- Sürücülerin risk değerlendirmesine ve yolculuk yönetimi planlamasına katılımı ve gerektiğinde ve uygulanabilir olduğunda ~~şahsen~~ katılmaları.
- Sürüşle ilgili tüm olayların rapor edilmesi, araştırılması, temel nedenlerin belirlenmesi ve tekrarlanmasını önlemek için düzeltici eylemlerin uygulanması.
- Talimattaki gerekliliklere uyumun izlenmesi ve iyileştirme programlarının planlanıp uygulanması.

6.4

Filo Yöneticisi, Filo Koordinatörü veya Eşdeğeri

- Herhangi bir aracı ve sürücüyü görev için devreye almadan önce, bu standartta tanımlanan ve kendi kontrol kapsamında olan gerekliliklere uyumun sağlanması. Bunlar aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir:
 - Sürücü ehliyeti, eğitim ve tıbbi işe uygunluk sertifikaları.
 - Güncel araç ruhsatı, sigorta ve bakım.
 - Tüm araçların (römorklar ve ikmal tankerleri dahil) amaca ve yola çıkmaya uygun olması.
 - Araçların, bu Talimatta tanımlanan tüm güvenlik özellikleri ve ekipmanlar ile donatılmış olması.
 - Sürücülerin, vardiya başlangıcında, yorgunluk belirtileri veya güvenli sürüş yapma yeteneklerini etkileyebilecek herhangi bir durum olmaksızın göreve hazır olması ve aksi takdirde görevden alınması.
 - Sürüş davranışının izlenmesi ve yetersiz davranışların eylem için Bölüm Yönetiminin dikkatine sunulması.
 - Tüm olayların, Ericsson'ın gerekliliklerine uygun olarak zamanında rapor edilmesi.

7

Referanslar.

- [1] Standart, [1/155 01-LZT 138 2381](#), Tedarikçiler için İş Durdurma Yetkisi Süreci

8

Değişiklik Bilgisi.

Revizyon E. Belgenin tamamı revize edilmiştir