

Recomendações de Boas Práticas para a



Índice

Introdução.....	1
Parte A: Princípios de Segurança para Condutores.....	3
Parte B: Princípios de Segurança para Gestores.....	4
Anexo 1: Linhas de Orientação para Implementação de Princípios de Segurança.....	5
Anexo 2: Linhas de Orientação para Gestão de Transportes de Prestadores de Serviços.....	14
Anexo 3: Glossário de Termos.....	16

Aviso Legal

Os objectivos definidos no presente documento e actividades relacionadas estão em conformidade com todos os requisitos legais aplicáveis, incluindo leis da concorrência e regulamentos, quer relacionados com actividades normativas quer com outros requisitos da lei da concorrência, linhas de orientação ou práticas. Nomeadamente, o processo de elaboração do documento foi aberto, transparente e não discriminatório. Todas as partes interessadas, internas e externas, foram consultadas durante a elaboração do presente documento.

Introdução

Contexto

Os acidentes relacionados com a condução são a maior causa dos acidentes mortais que ocorrem nas empresas membros da Iniciativa para a Sustentabilidade do Cimento (CSI). Durante 2007 e 2008, mais de 200 trabalhadores, prestadores de serviços (empreiteiros e subempreiteiros) e terceiros perderam as suas vidas em acidentes relacionados com a condução. Mais de 60% destes acidentes mortais ocorreram fora das instalações e cerca de 40% dentro das instalações. Considerando expectável que as actividades da CSI cresçam por todo o mundo nos próximos anos, este número pode aumentar se não forem tomadas acções efectivas.

Neste contexto, o Grupo de Trabalho da CSI desenvolveu estas Recomendações de Boas Práticas para a Segurança na Condução ("Boas Práticas").

Missão para a Segurança na Condução

As empresas membros da CSI estão empenhadas em eliminar todos os acidentes mortais e não mortais relacionados com a condução. Acreditamos que podemos atingir este objectivo através da implementação das Boas Práticas propostas neste documento, que provaram ser eficazes na redução de acidentes rodoviários tanto na nossa como noutras indústrias.

Âmbito

O âmbito deste documento inclui actividades de transporte em veículos pesados e outras actividades com veículos ligeiros (por ex., carros da empresa) dos membros da CSI.

Contudo, uma vez que a maioria dos acidentes rodoviários mortais no sector da indústria envolve veículos pesados e os seus condutores, este documento **foca** essencialmente as actividades de transporte com **veículos pesados**.

O transporte contratado é abordado no Anexo 2.

Aplicação

As Boas Práticas deste documento aplicam-se a:

- Todas as actividades cimenteiras e não cimenteiras (agregados, betões, asfalto, etc.)
- Todos os veículos e condutores da empresa e
- Indirectamente¹, todos os veículos de prestadores de serviços e subcontratados, e seus condutores, em
 - Vias de circulação das instalações da empresa e
 - Vias de circulação pública e espaços públicos, aquando de deslocações ao serviço da empresa

As Boas Práticas apresentadas neste documento não se aplicam a veículos de uso particular; contudo, devem ser fortemente incentivadas práticas semelhantes.

Implementação

Recomenda-se que as empresas membros da CSI implementem estas Boas Práticas, o mais rapidamente possível, em todas as actividades e regiões onde operam e que procurem concluir a sua implementação no prazo de cinco anos.

As empresas membros da CSI devem fornecer, anualmente, informação actualizada sobre o progresso da implementação das presentes Boas Práticas (por ex., % de implementação ou número de regiões já abrangidas) através da sua publicação nos relatórios de Responsabilidade Social das Empresas (RSE).

Aprovação

O presente documento foi aprovado pelos Presidentes (CEO) das empresas membros da CSI em Outubro de 2009

e

subsequentement

e actualizado em

Março de 2012

Sobre a CSI

A Iniciativa para a Sustentabilidade do Cimento (CSI) é um projecto global constituído por 18 dos principais produtores de cimento, que operam em mais de 100 países. No seu conjunto, estas empresas representam cerca de 30% da produção mundial de cimento e a sua constituição é diversificada, abrangendo desde grandes multinacionais a pequenos produtores locais. Todos os membros da CSI integraram o desenvolvimento sustentável nas suas estratégias de negócio e operações, pois querem alcançar um forte desempenho financeiro juntamente com um compromisso, igualmente forte, na área da responsabilidade social e ambiental.. O CSI é uma iniciativa do World Business Council for Sustainable Development (WBCSD).
www.wbcscement.org

¹ A CSI entende ser desejável, sempre que adequado e se justifique, que os prestadores de serviços de transporte implementem nas suas empresas boas práticas semelhantes de segurança na condução, conforme descrito no Anexo 2. Este documento faz referência e é complementado pelos princípios gerais das Recomendações de Boas Práticas para a Segurança de Prestadores de Serviços, documento da CSI sobre a eliminação de acidentes mortais e não mortais com prestadores de serviços.

Parte A: Princípios de Segurança para Condutores

Esta secção descreve as boas práticas de segurança para condutores que devem ser adoptadas pelas empresas membros da CSI. Estas boas práticas devem ser complementares aos requisitos da legislação local e/ou regras locais das instalações. Caso estas boas práticas estejam em conflito ou contradição com a legislação local ou regras das instalações, devem respeitar-se as leis ou regras locais aplicáveis, com o objectivo de, pelo menos, atingir o equivalente das Boas Práticas. Na promoção e implementação destas Boas Práticas, as empresas membros da CSI, devem, sempre que necessário e se justifique, trabalhar em estreita relação com as entidades oficiais locais e associações industriais.

1. Estar Vigilante e Prevenir a Fadiga

Os condutores devem estar devidamente repousados e vigilantes quando operam o veículo

2. Drogas e Álcool

Os condutores não podem estar sob a influência de álcool, drogas ou quaisquer outras substâncias ou medicamentos que prejudiquem a sua capacidade para conduzir o veículo em segurança

3. Cintos de Segurança

Todos os veículos devem estar equipados com um cinto de segurança para cada ocupante

4. Passageiros

Os condutores não podem aceitar passageiros durante deslocações ao serviço da empresa, salvo se previamente autorizados

5. Cargas

As cargas transportadas pelos veículos devem ser colocadas em condições de segurança e devem estar dentro dos limites de peso especificados pelo fabricante do veículo ou dentro dos limites legais nacionais, caso estes sejam mais restritivos

6. Respeitar o Código da Estrada e os Sinais de Trânsito

Os condutores devem conhecer e respeitar o código da estrada, leis e regulamentos nos locais onde operam os veículos, incluindo locais onde apenas estão previstas deslocações ocasionais

7. Telemóveis e Aparelhos de Comunicação Bidireccional

É proibido utilizar telemóveis (voz e texto) durante a condução de veículos, mesmo nos locais onde é possível a sua utilização.

8. Alta Visibilidade para Condutores e Veículos

Os condutores devem utilizar coletes/vestuário de alta visibilidade, quando trabalharem fora dos veículos, ou na proximidade de veículos em movimento. As luzes dos veículos devem estar ligadas durante a condução, sempre que permitido por lei.

Parte B: Princípios de Segurança para Gestores

Esta secção apresenta as boas práticas de segurança para os Responsáveis da Empresa, que devem ser adoptadas pelos membros da CSI, para melhorar os desempenhos de segurança na condução, a longo prazo.

1. Liderança e Responsabilidade

A Gestão, a todos os níveis da empresa, deve demonstrar, de forma visível e pessoal, o seu compromisso para gerir todos os aspectos de segurança operacional. Para uma condução em segurança, deve existir uma clara definição das atribuições, responsabilidades e deveres de cada um dos Responsáveis hierárquicos da estrutura da empresa.

2. Qualificação e Selecção de Condutores

Qualquer pessoa cujo trabalho envolva condução deve ter qualificação adequada, aptidão e capacidade para conduzir com segurança, de acordo com os requisitos estabelecidos.

3. Formação e Avaliação de Condutores

Todos os condutores ao serviço da empresa devem receber uma formação de condução inicial (indução), quando necessário, e formação contínua baseada na avaliação de riscos. Para ambientes de alto risco e veículos especializados, deve também ser ministrada formação adicional adequada.

4. Selecção e Especificação de Veículos

Deve ser seleccionado o veículo adequado à tarefa, tendo em consideração o tipo e duração do trajecto a realizar pelo condutor e pelo veículo. Isto garantirá que as actividades de transporte são efectuadas de forma eficaz e com o mínimo de risco para o condutor, para a carga e para os outros utilizadores das vias de circulação.

5. Manutenção e Assistência a Veículos

As empresas devem assegurar que todos os veículos estão em boas condições de circulação e que são verificados regularmente de acordo com um programa de manutenção preventiva.

6. Inspeções antes do Início de Viagem

Deve existir um sistema de inspeções e vistorias periódicas de veículos que defina as vistorias e inspeções necessárias, a frequência e a entidade que as deve realizar.

7. Sistemas de Registo de Dados de Veículos (Gravador de Dados do Veículo(VDR) ou Caixas Negras)

As empresas que têm condutores com problemas de comportamento ou que operam em áreas geográficas de alto risco devem considerar a colocação de Sistemas de Monitorização de Veículos (IVMS) ou Gravadores de Dados do Veículo (VDR) certificados, nos veículos da empresa, contratados ou alugados. Estes sistemas produzem dados relativos ao período de trabalho, que devem ser analisados e reenviados para os condutores e supervisores.

8. Gestão do Tráfego e da Circulação nas Instalações

Deve existir um plano de gestão de circulação rodoviária interno em todas as instalações da empresa, de forma a separar a circulação de pessoas dos veículos em movimento.

9. Gestão de Perigos de Viagem

As viagens em vias de circulação pública em determinados países de alto risco, principalmente de noite ou durante intempéries, devem ser avaliadas e, quando necessário, serem accionados planos de controlo de risco.

Anexo 1: Linhas de Orientação para Implementação de Princípios de Segurança

Parte A: Linhas de orientação para a Gestão da Implementação de Princípios de Segurança para Condutores

Estas recomendações evidenciam as linhas gerais dos sistemas de gestão para ajudar a garantir que os princípios de segurança para os condutores são seguidos de forma eficiente:

1. Estar Vigilante e Prevenir a Fadiga

Os condutores não devem operar o veículo se não estiverem devidamente repousados e vigilantes.

Os condutores têm o dever de informar se não estiverem devidamente repousados. A empresa deve transmitir aos condutores a informação necessária sobre os modos de identificação da fadiga na condução e de problemas de vigilância e sobre os meios para lidar com eles.

- ▼ ▼ As empresas devem garantir que os procedimentos de atribuição de prémios não incentivam os condutores a conduzir durante um período de horas excessivo, o que pode levar a uma condução sob os efeitos do cansaço ou fadiga.

2. Drogas e Álcool

Os condutores não podem estar sob a influência de álcool, drogas ou quaisquer outras substâncias ou medicamentos que prejudiquem a sua capacidade de conduzir o veículo em segurança.

Os condutores devem seguir esta orientação de forma consistente com os regulamentos locais e com os requisitos aplicáveis na sua empresa relativos a Drogas e Álcool.

3. Cintos de Segurança

Todos os veículos (próprios, contratados ou alugados) devem estar equipados com um cinto de segurança para cada ocupante.

Os condutores e passageiros de qualquer veículo devem utilizar cintos de segurança sempre que o veículo estiver em movimento.

A utilização de cintos de segurança é um método reconhecido de protecção para os ocupantes do veículo em caso de acidente. Assim, é da responsabilidade do condutor assegurar que todos os passageiros utilizam os seus cintos de segurança individuais sempre que o veículo estiver em movimento.

- ▼ ▼ Os táxis e autocarros/carrinhas (veículos de transporte de passageiros) que não estejam equipados com cintos de segurança devem apenas ser utilizados quando não existirem alternativas. De forma a minimizar os riscos, os assentos de passageiros dianteiros (perto do pára-brisas) e os assentos perto das portas dos autocarros não devem ser ocupados a não ser que tenham cintos de segurança.

É proibida a utilização de dispositivos que travem, afrouxem ou modifiquem o funcionamento correcto dos cintos de segurança.

Em veículos equipados com compartimentos com camas, caso o compartimento seja utilizado quando o veículo estiver em movimento, deve existir suporte de retenção certificado que deve ser utilizado sempre que o veículo estiver em movimento.

4. Passageiros

Os condutores não podem aceitar passageiros durante as deslocações ao serviço da empresa, excepto com autorização prévia da mesma.

5. Cargas

As cargas transportadas pelos veículos devem ser colocadas em condições de segurança e devem estar dentro dos limites de peso especificados pelo fabricante do veículo ou dentro dos limites legais nacionais, caso estes sejam mais restritivos.

6. Respeitar o Código da Estrada e os Sinais de Trânsito (dentro e fora das instalações)

Os condutores devem conhecer e respeitar o código da estrada, leis e regulamentos (por ex., limites de velocidade, sinais de STOP, etc.) nos locais onde conduzem os veículos, incluindo locais onde apenas estão previstas deslocações ocasionais.

7. Telemóveis e Dispositivos de Comunicação Bidireccional

É proibido utilizar telemóveis (voz e texto) durante a condução de veículos, mesmo nos locais onde é possível a sua utilização.

É permitida a escuta passiva e resposta a emergências operacionais utilizando dispositivos de mãos livres, rádios walkie-talkie ou rádios “Banda do Cidadão” (CB); contudo, a sua utilização deve ser restrita a um mínimo essencial para comunicar e controlar os perigos e riscos da viagem.

- ▼ ▼ Os telemóveis são uma distração e aumentam significativamente o risco de um acidente de viação. A CSI reconhece que, embora os dispositivos de mãos livres sejam permitidos por lei em muitos países, a distração causada pela conversação impede um comportamento de condução vigilante. As empresas membros são encorajadas a proibir a utilização de todos os telemóveis durante a condução, incluindo a utilização de dispositivos de mãos livres.

8. Alta Visibilidade para Condutores e Veículos

Os condutores devem utilizar vestuário de alta visibilidade, quando trabalharem fora dos veículos ou na proximidade de veículos em movimento

A utilização de vestuário de alta visibilidade aplica-se a trabalhos nas bermas da estrada, pedreiras, na construção de caminhos de acesso e equipamentos móveis nos locais de trabalho.

A utilização de vestuário de alta visibilidade em boas condições é uma forma de controlo de gestão do tráfego pois permite avisar previamente os outros utilizadores de que existem condutores a pé na estrada, ou perto dela.

- ▼ ▼ O vestuário de alta visibilidade deve estar em conformidade com os requisitos para a utilização diurna e nocturna, ou seja, devem ter uma combinação de materiais fluorescentes e reflectores.

Os condutores devem acender as luzes, sempre que permitido por lei.

Conduzir com as luzes acesas durante o dia ajuda a reduzir a incidência de colisões, pois melhora a visibilidade do veículo. Para que as luzes sejam utilizadas como faróis de dia, devem ser suficientemente luminosas para chamar a atenção e aumentar a percepção dos veículos que circulam em sentido contrário, mas não devem ser demasiado brilhantes para não encandear.

Parte B: Linhas de Orientação para Implementação de Princípios de Segurança para Gestores

1. Liderança e Responsabilidade

A Gestão, a todos os níveis da empresa, deve demonstrar, de forma visível e pessoal, o seu compromisso para gerir todos os aspectos de segurança operacional. Para uma condução em segurança, deve existir uma clara definição das atribuições, responsabilidades e deveres de cada um dos Responsáveis hierárquicos nomeados ao longo da estrutura da empresa.

- Presidentes (CEOs) e Administração

Os primeiros e mais importantes requisitos para garantir o sucesso sustentável e duradouro de todos os programas de segurança, incluindo estas linhas de orientação para uma condução segura, são a liderança, o compromisso e o envolvimento visíveis dos Presidentes das empresas (CEOs), da Administração e dos Quadros Dirigentes.

- Quadros Superiores – Linha de Gestão

A responsabilidade e o dever pela implementação destas recomendações de boas práticas são dos Quadros Superiores – Linha de Gestão.

- Função de Saúde e Segurança

A função de Saúde Ocupacional e Segurança apoia, acompanha, promove e trabalha em estreita colaboração com os Responsáveis da empresa para o sucesso desta iniciativa. Contudo, a sua implementação é da responsabilidade e dever da estrutura hierárquica de Gestão.

2. Qualificação e Selecção de Condutores

Os condutores devem ser qualificados, considerados aptos e capazes de conduzir em segurança, segundo os requisitos estabelecidos. O processo de qualificação deve:

- Garantir que o candidato possui a carta de condução da categoria apropriada ao tipo de veículo (e atrelado) que se espera que venha a conduzir ou operar (equipamento móvel)
- Explorar o seu historial de acidentes ou infracções antes da selecção para entrevista
- Garantir a saúde, acuidade visual e condição física do candidato para conduzir
- Garantir que as referências do candidato são verdadeiras e que a carta de condução é válida
- Avaliar as competências de condução e atitudes na fase de recrutamento
- Testar os conhecimentos do condutor sobre as regras locais das estradas ou Código da Estrada em vigor

3. Formação e Avaliação de Condutores

Todos os condutores ao serviço da empresa devem receber formação de condução inicial (indução), quando necessário, assim como formação contínua baseada na avaliação de riscos. Para ambientes de alto risco e veículos especializados, deve também ser ministrada formação adicional.

- ▼ Para apoiar a implementação, recomenda-se que qualquer condutor de veículos pesados que conduza mais de 16 000 km (10 000 milhas) por ano ao serviço da empresa (ou uma quilometragem proporcional para qualquer parte do ano) receba formação e seja avaliado, com base na avaliação de risco e de acordo com as linhas de orientação da CSI.

Um operador de equipamentos móveis pesados que, como parte do seu trabalho, conduza durante mais de 15% do seu horário de trabalho (ou um tempo proporcional para qualquer parte do ano) também deve receber formação e ser avaliado segundo as mesmas linhas de orientação.

A formação sobre condução deve incluir o seguinte:

- Revisão das políticas e normas da empresa relativas à condução
- Revisão das lições retiradas a partir de acidentes ocorridos e tendências de acidentes

- Técnicas de condução defensiva (distância de segurança, movimento ocular e distância focal, antecipação, travagem)
- Técnicas de gestão de riscos da viagem
- Prevenção de cansaço e fadiga
- Efeitos de medicação e abuso de substâncias
- Sistemas de retenção dos veículos (cintos de segurança) e equipamento de segurança
- Verificações / inspecções antes do início da viagem e posição correcta do assento
- Perigos de condução locais (incluindo segurança pessoal), regulamentos e cultura
- Avaliação da competência e comportamento de condução com base nos registos de acidentes.

A necessidade de um curso de reciclagem e de avaliação de conhecimentos baseia-se na avaliação de riscos e desempenho do condutor, sendo estes cursos programados a intervalos apropriados após a formação inicial. Se o nível insatisfatório das competências de condução e do comportamento não melhorarem significativamente com a formação e o treino, os condutores devem ser afastados das suas funções de condução.

- ▼ ▼ A qualidade da formação ministrada e o conteúdo dos cursos devem ir ao encontro das necessidades e expectativas da empresa membro da CSI, que:
 - Deve utilizar um formador interno qualificado ou acreditado por um organismo reconhecido para o efeito
 - Deve participar na concepção do curso de formação e do seu conteúdo, para ir ao encontro das suas necessidades específicas
 - Deve rever regularmente os padrões de formação para melhorar a qualidade e relevância do curso

4. Seleção e Especificação de Veículos

Deve ser seleccionado o veículo adequado para o trabalho a executar, tendo em consideração o tipo e duração da viagem a realizar pelo condutor e pelo veículo, de modo a garantir que as actividades de transporte são efectuadas de forma eficaz e com o mínimo de risco para o condutor, para a carga e para os outros utilizadores das vias.

Devem ser colocados e utilizados cintos de segurança de três pontos de apoio para todos os ocupantes dos veículos (ver Princípio 3 da Segurança do Condutor) e devem estar disponíveis e ser usados coletes reflectores (ver Princípio 8 da Segurança do Condutor).

Sempre que praticável/possível, é recomendável a instalação em **veículos ligeiros** novos, o seguinte equipamento:

- Encostos de cabeça (todos os assentos)
- *Airbags* (pelo menos para o condutor)
- Retrovisores laterais do condutor e passageiro
- Travões antibloqueio (ABS)

- ▼ ▼ As empresas membros da CSI devem restringir a utilização de veículos particulares dos trabalhadores em deslocações ao serviço da empresa, a não ser que o veículo esteja de acordo com as boas práticas acima indicadas.

Conforme a natureza e requisitos da viagem, recomenda-se que as empresas tenham em consideração os seguintes equipamentos adicionais de segurança para o veículo e que instruem os condutores sobre a sua utilização, de forma a lidarem melhor com situações de perigo e emergências:

- Extintores (onde for considerado apropriado)
- Estojo de primeiros socorros e lanterna
- Jante e Pneu sobresselente apropriados

- Estojo de ferramentas e peças sobresselentes para o veículo (lâmpadas, fusíveis, correias de ventoinha)

Triângulos de pré-sinalização de perigo

Para qualquer veículo novo e para a melhoria de qualquer veículo existente, cuja prioridade é definida, pela empresa, com base na avaliação do risco e do custo, é recomendável a instalação do seguinte equipamento :

- Retrovisores laterais, esquerdo e direito, e espelhos convexos para ângulos mortos (Nota: consultar os últimos regulamentos da UE para espelhos amplos para ângulos mortos em todos os veículos novos)
- Travões antibloqueio (ABS)
- Sistema sonoro de marcha atrás (todos os veículos com visibilidade traseira limitada)
- Calços para rodas (para operações de cargas e descargas de rotina)
- Tacógrafo (dispositivo que regista a distância e período de viagem de um veículo)
- Coberturas de borracha em todos os pedais (por ex., embraiagem e travão) para prevenir o escorregamento
- Protecções da retaguarda para proteger contra danos de colisão traseira e prevenir o contacto de um veículo que embata com a estrutura do chassis (para veículos com mais de 12,5 toneladas de peso)
- Pneus que cumpram a profundidade de rasto mínima obrigatória (não devem ser usados pneus recauchutados em rodas *direccionais*)
- *Dispositivos de armazenamento* de carga para que esta não se desloque livremente na cabine (por exemplo, macacos e ferramentas)
- Guarda-lamas e palas
- Sinais de aviso para ciclistas, quando for possível
- Coberturas para toda a área da carga, quando circula em vias de circulação pública, para minimizar a libertação de poeira e outros fragmentos

Sempre que uma avaliação de riscos demonstre que o risco de capotamento é maior do que o normal, devido ao terreno, tipo de veículo ou condições de trabalho, deve instalar-se um dispositivo de protecção anti-capotamento (interno ou externo), adequadamente concebido. Este dispositivo deve ser aplicado sempre que os requisitos legais para protecção anti-capotamento sejam mais rigorosos.

Nenhum veículo deve transportar objectos soltos, no compartimento dos passageiros, susceptíveis de causar ferimentos num acidente. Qualquer veículo com o espaço de armazenamento não separado deve estar equipado com uma rede de carga, ou equivalente, para separar a área de carga da dos passageiros.

Quando exigido por lei (por exemplo, na África do Sul), deve colocar-se uma fita adesiva de elevada capacidade reflectora, à volta da carroçaria do corpo do veículo, para melhorar a visibilidade nocturna.

5. Manutenção e Assistência a Veículos

As empresas membros da CSI devem assegurar que todos os veículos estão aptos para circular. Um veículo em bom estado de manutenção irá funcionar de forma mais eficaz e económica, reduzindo igualmente os riscos da circulação rodoviária e de avaria do veículo.

As empresas devem estabelecer um plano de manutenção do veículo, incluindo inspecções diárias e semanais por parte do condutor, e programas de manutenção preventiva com padrões precisos e períodos mínimos entre assistências. Quando exigido por lei, os veículos devem ser submetidos a inspecções por entidades oficiais a fim de obterem certificados de inspecção válidos.

A manutenção deve ser avaliada e documentada com regularidade para assegurar padrões elevados. Esta manutenção deve assegurar que são utilizadas peças de substituição de qualidade nos veículos da empresa, especialmente para componentes críticos em termos de segurança como travões ou pneus; devendo ainda garantir a monitorização da durabilidade das peças e de todos os defeitos do veículo, de forma a poder identificar problemas e tendências a fim de actualizar, em conformidade, os veículos, os componentes ou os planos de manutenção.

As reparações e assistências internas só podem ser realizadas por pessoal formado, qualificado e autorizado para o efeito e nas áreas de manutenção designadas. Deve consultar-se o manual de assistência do fabricante do veículo.

- ▼ ▼ As empresas membros da CSI devem proibir a realização de qualquer manutenção “amadora” nas suas instalações, seja pelos seus próprios condutores, por condutores do prestador de serviços ou clientes da empresa.

Quaisquer reparações de emergência realizadas por terceiros devem ser, na primeira oportunidade possível, prontamente avaliadas e certificadas por um mecânico autorizado.

6. Inspeções antes do Início de Viagem

Os veículos precisam de ser inspeccionados e verificados periodicamente. Deve ser implementado um sistema que indique as inspecções e verificações periódicas que são necessárias, a sua frequência e a entidade que as deve realizar. Os registos devem ser mantidos e estar disponíveis para revisão pela gestão, quando necessário.

As verificações antes do início de viagem são obrigatórias para todas as empresas, para garantir que o veículo está em condições de circulação antes de iniciar a viagem. As verificações antes do arranque do veículo são realizadas pelo condutor designado do veículo antes de cada viagem longa, ou diariamente, se a viagem demorar mais de 24 horas.

A verificação antes do início de viagem consiste numa inspecção visual de:

- Jantes e pneus (por ex., porcas das jantes e profundidade do rasto do pneu)
- Faróis e reflectores
- Janelas, espelhos e escovas limpa-vidros
- Buzinas
- Estrutura, carroçaria e sistema de fluidos
- Travões de pé e de mão
- Estado da direcção

A verificação anterior à viagem deve ser feita em boas condições de luminosidade para que não escapem potenciais falhas ou defeitos. O condutor deve corrigir quaisquer problemas menores (por ex., reforço dos níveis dos líquidos), bem como completar uma lista de verificação do veículo para comunicar quaisquer falhas. Os defeitos críticos em termos de segurança, como por exemplo falhas nos travões, devem ser comunicados e o veículo deve ser imediatamente afastado de circulação, para que não seja utilizado até que os defeitos sejam reparados. Para facilitar esta operação:

- Os mecânicos e condutores devem comunicar os defeitos do veículo
- Deve implementar-se um sistema de consignação/desconsignação ("lock-out, tag-out") para todos os veículos com defeitos para assegurar que um veículo classificado como "fora de serviço" é facilmente identificado.

- ▼ ▼ Recomenda-se a implementação de um sistema de gestão que garanta a realização das verificações/inspecções dos veículos da empresa, antes do início da viagem. Isto assegura que tudo o que escapar às inspecções dos condutores é identificado.

7. Sistemas de Registo de Dados de Veículos (Gravador de Dados do Veículo (VDR) ou Caixas Negras)

As empresas que têm condutores com problemas de comportamento ou que operam em áreas geográficas de alto risco (por exemplo algumas regiões em África) devem considerar a colocação de Sistemas de Monitorização de Veículos (IVMS) ou Gravadores de Dados de Veículo (VDR) certificados, de forma a produzirem dados relativos à viagem para serem analisados e reenviados aos condutores e supervisores.

Os dados de viagem são gravados com um número ou chave de identificação do condutor, registando-se a velocidade, todas as acelerações ou desacelerações bruscas, a via utilizada, quilómetros ou milhas percorridas e horas de condução.

Os sistemas de gestão de dados devem incluir o seguinte:

- Procedimentos para garantir que os monitores são devidamente instalados, funcionam correctamente, estão seguros contra roubo e têm níveis de alarme coerentes com as condições de condução local
- As informações dos monitores são descarregadas, analisadas e comunicadas ao condutor para lhe fornecer dados do seu desempenho individual, a fim de melhorar o desenvolvimento das suas capacidades

Pode seguir-se uma metodologia baseada no risco para fasear gradualmente a introdução de Sistemas de Registo de Dados de Veículos (VDR) em algumas frotas e actividades do negócio.

8. Gestão do Tráfego e da Circulação nas Instalações

Deve existir um plano de gestão de circulação rodoviária interno nas instalações da empresa, de forma a separar a circulação de pessoas dos veículos em movimento.

Nas instalações da empresa, devem activar-se os seguintes controlos:

- **Plano de circulação / tráfego/ vias** – convenientemente afixados à entrada das instalações
- **Sinalização** – sinalização de tráfego clara, apropriada e padronizada, regras de circulação (Cedência de Passagem), regras internas das instalações (requisitos de Equipamentos de Protecção Individual), localização dos edifícios administrativos, limites de velocidade, área de inversão de marcha e estacionamento, áreas proibidas
- **Velocidade** – a velocidade de circulação do veículo deve estar visivelmente afixada em todos os locais das instalações e deve ser apropriada às condições do local
- **Iluminação** – iluminação apropriada nas vias de circulação, vias pedonais, caminhos e áreas de estacionamento para melhorar a visibilidade e segurança das pessoas e veículos
- **Áreas de Estacionamento/Repouso dos Condutores** – devem estar claramente definidas, assinaladas e distanciadas das vias de circulação principais e áreas perigosas. Os veículos devem entrar nos lugares de estacionamento em marcha atrás. Devem fazer-se todos os esforços para estacionar o veículo de modo que, para sair do estacionamento, a primeira manobra a realizar seja para a frente.
- **Áreas pedonais** – Para que as áreas pedonais sejam seguras, os caminhos devem estar claramente assinalados e marcados para separar a circulação de pessoas dos veículos em movimento
- **Barreiras de protecção** – as barreiras de protecção construídas com materiais extraídos das pedreiras devem ter 1,5 metros de altura ou a altura do raio do maior pneu – dependendo de qual for a maior. Os blocos de pedra voltados para a berma da via devem ter a mesma altura que o diâmetro do maior pneu e devem estar reforçados na parte posterior. Devem ser instaladas barreiras de protecção mais altas onde for provável que o veículo as possa ultrapassar.
 - **Vias de circulação (nas pedreiras)** – São recomendadas, como boas práticas / linhas orientadoras para a concepção das vias de circulação, as seguintes larguras: vias de sentido único (uma faixa de rodagem) devem ter uma largura 2,5 vezes maior que o veículo mais largo. Para vias com dois sentidos de circulação (duas faixas de rodagem) a largura da mesma deverá ser 3,5 vezes maior que o veículo mais largo. Nas curvas e esquinas, a largura deverá aumentar para 4 vezes a largura do veículo mais largo.

- **Cedência de Passagem** – todo o tráfego deve dar sempre passagem a camiões e veículos de carga de maiores dimensões (quer estes estejam carregados ou não)
 - **Inversão de Marcha – reduzir a necessidade de inverter a marcha** através de sistemas de sentido único ou áreas de inversão de marcha definidas para o efeito. Quando for necessário fazer inversão de marcha, devem ser avaliados os riscos e implementadas medidas de controlo apropriadas, tais como:
 - Faróis ajustados, espelhos convexos, circuito fechado de televisão, alarmes de marcha atrás e sistemas de radar traseiros, opcionais (podem utilizar-se sensores de estacionamento ultra sónicos).
 - Áreas para inversão de marcha concebidas com espaço adequado e barreiras de protecção
 - **Comunicação** – deve ser estabelecido um sistema de comunicação claro, bem como protocolos, para evitar que se desloquem pessoas entre equipamentos em movimento.
 - **Sensibilização e Formação** – as orientações e a formação de segurança para trabalhadores, prestadores de serviços, clientes e outros visitantes que se desloquem à instalação devem incluir informações relativas ao plano de circulação interna e outras regras de segurança de circulação específicas das instalações:
 - Obrigatoriedade da utilização, permanente, de cintos de segurança
 - Proibição da realização de manutenções não autorizadas de viaturas nas instalações
 - Proibição de dormir sob ou na proximidade de veículos estacionados
 - Proibição da utilização de auriculares com aparelhos como iPods ou leitores de MP3
- ▼ ▼ Tornar evidente a qualquer pessoa que entre nas instalações da empresa (trabalhadores, prestadores de serviços, clientes e fornecedores) que a condução no local de trabalho exige o mesmo grau de cuidado, ou até maior, que nas vias públicas.

9. Gestão de Perigos de Viagem

O risco de acidentes rodoviários aumenta quando os condutores e veículos viajam durante longos períodos de tempo, principalmente em ambientes arriscados ou perigosos em países em desenvolvimento. Recomenda-se que todas as empresas membros da CSI revejam as suas estratégias de logística gerais e considerem se as alterações aos modos de transporte, tipo de veículo ou sistema de fornecimento e entrega podem reduzir a exposição a riscos rodoviários nas vias de circulação pública, sem impacte no desempenho geral do seu negócio.

Quando é necessário realizar uma viagem, devem ser avaliados todos os riscos, principalmente os associados a viagens de longo curso, condução nocturna, utilização de percursos e áreas de maior risco, condições atmosféricas, etc. Nos casos em que for adequado, deve implementar-se um Plano de Gestão de Viagens, baseado na avaliação de risco, e a viagem deve ser planeada para garantir a manutenção de um número de horas de trabalho seguro.

O Plano de Gestão de Viagens assegura:

- A identificação de um responsável pela gestão da viagem (por ex., o supervisor de turno)
- A realização de uma reunião antes da partida, entre o condutor e o supervisor de turno, para discutirem quaisquer alterações relativas a: percurso, paragens, perigos, cargas, pessoas e planos de contingência para emergências em viagem (por ex., procedimentos de avaria)
- A clara definição e mapeamento do percurso a seguir
- A identificação antecipada de potenciais perigos de condução, principalmente cruzamentos perigosos, tendo em conta o terreno, altura do dia, condições meteorológicas, zonas perigosas conhecidas (pontos negros), limites de velocidade, feriados (principalmente quando envolvem períodos de jejum ou abuso de álcool)
- A atribuição correcta de veículos para a viagem, considerando os perigos identificados
- Que apenas são seleccionados os condutores qualificados e que possuem documentação válida para o tipo de veículos a utilizar

- Que estão disponíveis meios de comunicação apropriados entre o condutor e o responsável pela gestão da viagem e que é acordado um protocolo de comunicação (por ex., comunicar com o ponto de destino ou manter o controlo do veículo, gerido a partir do ponto de origem)
- Que os veículos são inspeccionados antes do início da viagem (ver Verificações antes do Início de Viagens)
- Que as paragens para repouso estão planeadas
- Que é fornecida uma estimativa da hora de chegada e que as pessoas no destino são informadas. Deve activar-se um plano de contingência caso o condutor não chegue à hora estimada
- Que todas as viagens sem luz natural ou com visibilidade reduzida são sistematicamente revistas, tendo em conta os riscos, e sujeitas a uma aprovação formal da Gestão antes do seu início. A avaliação de riscos deve ter em conta o risco de queda de neve, poeiras, fumo, nevoeiro, chuva intensa, ameaças de segurança física e requisitos de condução locais
- Que os condutores estão física e mentalmente capazes, dando especial atenção ao número de horas trabalhadas, horas de sono ou altura do dia
- Que os condutores entendem claramente a sua responsabilidade em comunicar a conclusão da viagem ao responsável pela sua gestão e organização

Devem fazer-se todos os esforços para estacionar o veículo de modo que, para sair do estacionamento, a primeira manobra a realizar seja para a frente. Antes de pôr o veículo em marcha, o condutor deve verificar se não existem pessoas a dormir ou a descansar sob ou junto ao veículo ou a andar na sua proximidade

Na programação de novas viagens, a empresa deve consultar os condutores e fomentar o intercâmbio contínuo de informação com estes, para ajudar a identificar e mitigar todos os riscos potenciais e conhecidos da viagem.

Quando as situações assim o ditarem, as empresas devem colaborar com agências ou autoridades locais no sentido de ajudarem a melhorar a segurança da rede de estradas e sinalização rodoviária.

- ▼ ▼ É fundamental lembrar que os Responsáveis, organizadores e pessoal de apoio não devem pressionar nenhum condutor ou autorizar que este corra riscos inaceitáveis.

Anexo 2: Linhas de Orientação para Gestão de Transportes de Prestadores de Serviços

Em muitas operações, o recurso a prestadores de serviços para o transporte de produtos e materiais pode implicar um risco significativo para a organização. O transporte fora das instalações realizado por prestadores de serviços pode apresentar desafios significativos em termos de controlo de gestão de segurança, que devem ser activamente abordados, uma vez que o transporte efectuado por prestadores de serviços pode envolver acidentes mortais ou lesões no prestador de serviços ou em terceiros.

A CSI acredita que a segurança de todos irá melhorar se as empresas de transporte contratadas implementarem boas práticas de Segurança na Condução similares a estas, nas suas empresas, no espaço de 5 anos.

Embora seja claramente da responsabilidade do Prestador de Serviços implementar estas boas práticas na sua frota e actividades, a empresa membro da CSI deve incentivar o prestador de serviços a adoptar estas Boas Práticas no âmbito da gestão de contratos de transporte, desde que este incentivo não interfira com as leis locais dos contratos nem crie qualquer potencial responsabilidade para a empresa membro da CSI.

Especificamente, é recomendado às empresas membros da CSI que assegurem que:

- a Segurança dos Contratos de Transporte esteja incluída como parte da pré-qualificação do prestador de serviços
- a Segurança dos Contratos de Transporte faça parte da definição do contrato e etapa de adjudicação
- a Segurança dos Contratos de Transporte faça parte da avaliação de riscos da etapa de pré-início
- a Segurança dos Contratos de Transporte seja revista regularmente durante a implementação do contrato
- a Segurança dos Contratos de Transporte seja incluída como parte da avaliação pós-contrato.

As fases do processo acima referido estão alinhadas com o documento da CSI *Recomendações de Boas Práticas para a Segurança de Prestadores de Serviços*, onde se pode encontrar informação mais detalhada sobre o assunto.

Ao avaliar a capacidade de um Prestador de Serviços para fornecer serviços de transporte, os membros da CSI devem trabalhar com áreas chave de suporte dentro das suas organizações, tais como o departamento Jurídico e o de Compras. Estas áreas podem, na negociação de contratos, ajudar a incluir expectativas de segurança na condução, requisitos de desempenho e garantias, auxiliar a elaborar ou alterar contratos e providenciar acompanhamento e orientação quando é exigido um reconhecimento dos riscos.

Os critérios recomendados para a selecção de prestadores de serviços, fornecedores de serviços de transporte e outros são os seguintes:

- A empresa contratada tem implementada uma política de segurança de condução que:
 - Exige o cumprimento dos requisitos legais relevantes
 - É apropriada à natureza e dimensão dos riscos da organização
 - Tem em conta os requisitos específicos do cliente
 - Demonstra um compromisso para melhorar o desempenho da segurança de condução
- A empresa contratada tem um procedimento para gerir a segurança da condução:
 - Os condutores têm formação, possuem as certificações adequadas e são considerados clinicamente aptos para conduzir o veículo

- Os condutores estão repousados e vigilantes
- Os veículos são inspeccionados e as falhas são rectificadas
- Estão implementados procedimentos de resposta a emergências para acidentes rodoviários
- Os riscos das viagens são avaliados e são tomadas as medidas apropriadas
- O desempenho dos condutores é devidamente avaliado (prémios/ sanções).

Anexo 3: Glossário de Termos

Prestador de Serviços / Fornecedor de Serviços	Indivíduos, empresas ou entidades contratadas por uma empresa membro da CSI para a realização de um determinado trabalho, a curto prazo (trabalho específico) ou a longo prazo (como é o caso dos condutores ou das equipas de manutenção).
Empresa CSI	Uma empresa que é membro da CSI
Instalações da Empresa CSI	Qualquer instalação ou local que pertença ou onde se realizem operações pela ou para uma empresa CSI.
Formação do Conductor	Programa de formação formal que garanta a qualificação e competência dos condutores para conduzirem uma determinada categoria de veículos. Os programas envolvem uma combinação de aulas teóricas e avaliação prática em estrada.
Conductor	Pessoa que conduz um veículo relacionado com o negócio da empresa
Barreiras de Protecção (Pedreiras)	Para protecção, nas bermas das estradas das pedreiras, podem ser construídas barreiras de colisão específicas ou serem utilizados para o efeito materiais mais vantajosos, tais como desperdícios da pedreira. Os blocos, por si só, não são uma barreira de protecção apropriada, mas podem ser utilizados para delimitar caminhos de acesso nas áreas planas da pedreira. As barreiras de protecção devem ter no mínimo 1,5 m (5 pés) ou a altura do raio da roda, ou seja, metade do diâmetro da roda ou da altura do eixo, dependendo de qual for o maior. O perfil dianteiro da barreira de protecção deve ser concebido de forma que o veículo não o possa subir ou galgar.
Trabalhador	Uma pessoa contratada directamente por uma empresa membro da CSI, a tempo inteiro, tempo parcial ou com contrato a termo certo.
Veículo Pesado	Qualquer veículo com mais de 3,5 toneladas de peso, com chassis fixo ou atrelado articulado. Inclui veículos que efectuem entregas fora das instalações, como por exemplo, camiões betoneira e cisternas de transporte de cimento a granel e veículos de transporte interno nas instalações, como por exemplo, camiões basculantes e pás carregadoras, pertencentes à empresa ou alugadas.
Plano de Gestão de Viagens	Sistema de gestão, devidamente documentado e implementado, que garanta que todas as viagens em que este se aplica são avaliadas e que os riscos são minimizados.
Carta de Condução	Documento de identificação pessoal, de carácter oficial, que autoriza a pessoa designada a conduzir determinada categoria de veículos, dentro e fora das localidades.
Veículo Ligeiro	Veículos (incluindo mini-autocarros) que não pesem mais de 3,5 toneladas. Inclui carros de passageiros e carrinhas utilizados ao serviço da empresa e veículos alugados, que não pertençam à empresa, contratados para realizar entregas entre ou para instalações da empresa.
Via de Circulação Pública	Uma estrada acessível ao público, mas fora de uma instalação controlada pela empresa.

Veículo Alugado (Contratado)	Um veículo alugado (ou contratado) é um veículo que não pertence à empresa, que é alugado ou contratado durante um período de tempo específico. Esta definição inclui alugueres de curta e longa duração para veículos ligeiros, inclusive alugueres com transferência de responsabilidade para a empresa.
Tacógrafo	Um dispositivo que combina as funções de um <u>relógio</u> com um <u>velocímetro</u> . Montado num veículo, um tacógrafo regista a velocidade do veículo e se está em andamento ou parado. Pode também ser utilizado para registar as horas de condução de um veículo (<i>Nota – um Tacógrafo não deve ser confundido com um Tacómetro, instrumento utilizado para medir as velocidades de rotação de um equipamento ou motor</i>).
Aparelho de Comunicação Bidireccional	Um aparelho de comunicação bidireccional é um dispositivo para comunicações electrónicas entre duas ou mais pessoas. Esta definição inclui telefones móveis (telemóveis e telefones por satélite), Assistente Pessoal Digital (PDA), <i>walkie-talkies</i> e dispositivos de envio de mensagens de texto.
Walkie-Talkies	Um dispositivo, sem ser um telemóvel, utilizado para comunicações remotas entre duas pessoas.
Gravadores de Dados do Veículo (VDR)	Um sistema de registo mecânico e/ou electrónico que grava as seguintes informações essenciais de desempenho individual de condução: <ul style="list-style-type: none"> • Número horas de condução • Velocidade • Acelerações bruscas • Desacelerações bruscas Considera-se que a maioria dos "Tacógrafos" cumpre estes requisitos mínimos.
Calços para Rodas	Cunhas de materiais resistentes colocadas nas rodas de um veículo para evitar movimentos acidentais. Os calços são colocados por precaução, em adição ao accionamento do travão do veículo. Por vezes, a superfície inferior é revestida de borracha para aumentar a aderência ao piso. Os automóveis costumam ter travões de estacionamento que bloqueiam as rodas traseiras. Se o eixo traseiro for levantado do chão, só com o travão de estacionamento accionado, o veículo pode deslocar-se sobre as rodas dianteiras e cair. Colocar calços nas rodas dianteiras previne este incidente.
Horário de Trabalho	Todas as horas pagas ao serviço da empresa, incluindo pausas.



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