

NETS' COMPREHENSIVE GUIDE TO ROAD SAFETY™



MAIO DE 2014

**Para empregadores com Frotas Pequenas ou
Grandes e Programas de SEGURANÇA
RODOVIÁRIA Novos, em Desenvolvimento ou
Avançados**

Preparado pela
Rede de empregadores pela Segurança na Estrada (NETS, The
Network of Employers for Traffic Safety) em apoio à
Década de Ação Para a Segurança Rodoviária 2011–2020



ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	2
ÂMBITO E UTILIZAÇÃO	4
PARÂMETROS DE AVALIAÇÃO, CASO COMERCIAL E MELHORIA CONTÍNUA	6
DEFINIÇÕES	9
REQUISITOS DE GESTÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	12
ANEXO A	
ANEXO A1.1: Exemplo De Estrutura Organizacional Para A Segurança Rodoviária	22
ANEXO A1.2: Exemplo De Um Gráfico Organizacional De Segurança Rodoviária E Modelo De Gestão De Segurança Rodoviária..	24
ANEXO A2: Exemplo De Um Procedimento De Investigação De Incidentes	25
ANEXO B	
ANEXO B1: Exemplo De Política De Utilização De Telemóveis.....	31
ANEXO B2: Exemplo De Linhas De Orientação Para Requisitos De Formação Em Segurança Rodoviária	32
ANEXO B3: Exemplo De Política De Consumo De Álcool E Drogas	35
ANEXO B4: Exemplo De Política De Emissão De Carta De Condução	36
ANEXO B6: Exemplo De Linhas De Orientação Para A Identificação E Gestão De Condutores De Alto Risco	39
ANEXO B7: Exemplo De Uma Política De Condução De Veículos De Duas Rodas	40
ANEXO C	
ANEXO C1: Gerir A Fadiga Do Condutor	42
ANEXO C2: Orientação Sobre Gestão Da Viagem.....	51
ANEXO C3: Plano de Gestão da Viagem	53
ANEXO D	
ANEXO D1: Exemplo De Lista De Verificação Do Veículo.....	55
ANEXO E	
ANEXO E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012	58

INTRODUÇÃO

A Rede de empregadores pela Segurança na Estrada (NETS, Network of Employers for Traffic Safety)

A NETS é um organismo liderado por empregadores que apoia a segurança rodoviária global e que está classificada como organização não governamental (ONG) sem fins lucrativos. O seu apoio à segurança rodoviária global inclui um programa anual de avaliação da segurança da frota em nome dos respetivos membros, para além da promoção da Década de Ação Para a Segurança Rodoviária, através do envolvimento no programa Colaboração para a Segurança Rodoviária das Nações Unidas (UNRSC, United Nations Road Safety Collaboration). A NETS trabalha em parceria com o Departamento de Transportes dos Estados Unidos, o Instituto Nacional de Segurança e Saúde Ocupacional, associações da indústria e ONG, no sentido de realizar projetos relacionados com a segurança rodoviária e de promover este tópico através da sua rede. Por fim, a NETS produz e distribui todos os anos materiais de campanha da Semana de Trabalho da Condução Segura.

Objetivo

O **Guia Exaustivo da NETS para a SEGURANÇA RODOVIÁRIA** foi criado como parte da missão da NETS para ajudar os empregadores a desenvolver a segurança rodoviária global. O objetivo deste documento consiste em ajudar os empregadores que se encontram em diferentes níveis de desenvolvimento de um programa de SEGURANÇA RODOVIÁRIA, incluindo os que:

- se preparam para iniciar um programa de SEGURANÇA RODOVIÁRIA;
- se encontram na fase inicial do desenvolvimento de políticas e do programa;
- gerem intervenções e sistemas mais desenvolvidos para a gestão da segurança rodoviária.

Agradecimentos

As fontes deste documento incluem a norma ANSI/ASSE Z15.1 de 2012, *Safe Practices for Motor Vehicle Operations (Práticas Seguras para Operações com Veículos Motorizados)*; International Association of Oil & Gas Producers' *Land Transportation Safety Recommended Practice (OGP 365) (Prática Recomendada de Segurança para o Transporte Terrestre Seguro da Associação Internacional de Produtores de Petróleo e Gás)*; a norma ISO 39001:2012, *Road traffic safety (RTS) management systems (sistemas de gestão da segurança rodoviária) — Requirements with guidance for use (Requisitos com orientação para utilização)* e membros do Conselho de Administração e funcionários da NETS.

Isenção de Responsabilidade

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida “como está,” sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

Os Requisitos de Gestão para a Segurança Rodoviária que constituem o corpo principal do presente documento baseiam-se num consenso entre o Conselho de Administração e funcionários da NETS. Contudo, os exemplos fornecidos nos anexos não representam necessariamente as opiniões da NETS e dos respetivos funcionários, empresas membros e Conselho de Administração.

Além disso, uma vez que o material constante nos anexos é retirado de fontes diferentes, algumas das políticas de exemplo incluídas neste documento poderão ser inconsistentes entre si e com os Requisitos de Gestão para a Segurança Rodoviária. Sempre que se encontrarem inconsistências entre os Requisitos de Gestão para a Segurança Rodoviária e o material relacionado nos anexos, as disposições especificadas nos Requisitos terão prioridade.

Além disso, os leitores devem lembrar-se de que as condições locais devem ser tidas em conta quando se implementa elementos específicos das políticas de exemplo fornecidas no presente documento. Por exemplo, a distância de segurança entre veículos normalmente recomendada é de um mínimo de 2 segundos, aumentando para 4 a 8 segundos em condições atmosféricas desfavoráveis. No entanto, um mínimo de 2 segundos poderá não ser viável em ambientes de congestionamento urbano em alguns locais do mundo, ao passo que 4 a 8 segundos poderá não ser uma margem de segurança adequada em condições atmosféricas ou rodoviárias extremamente adversas.

Finalmente, os tópicos e recomendações deste documento representam as informações mais atuais e exaustivas disponíveis no momento da publicação. Com isto em mente, ao interpretar e aplicar as recomendações oferecidas neste documento, os leitores devem ter sempre em conta perigos emergentes, o ambiente de cada estrada individual, alterações na tecnologia e novas descobertas.

Conformidade com leis locais, regionais, estatais e nacionais para a segurança rodoviária

Os veículos comerciais e não comerciais de uma organização, sejam estes propriedade desta ou cedidos pela mesma, terão de, no mínimo, cumprir todos os regulamentos e leis rodoviárias locais, regionais, estatais e nacionais, assim como todos os requisitos reguladores estipulados para veículos comerciais e não comerciais.

ÂMBITO E UTILIZAÇÃO

Este documento aplica-se aos condutores de veículos ligeiros, médios ou pesados, propriedade da empresa ou cedidos pela mesma, e a trabalhadores contratados e funcionários que conduzem veículos pessoais, coletivos, cedidos ou alugados no âmbito do desempenho das respetivas funções na empresa por mais de 8000 quilómetros/5000 milhas anuais. O documento pode ser utilizado de várias formas, incluindo:

- Como *base*, por empresas na fase inicial de desenvolvimento de um programa de SEGURANÇA RODOVIÁRIA. Fornece um *modelo* dos aspetos considerados fulcrais no desenvolvimento, implementação e manutenção de uma iniciativa de SEGURANÇA RODOVIÁRIA.
- Como *ferramenta de auditoria*, por empregadores com programas de segurança da frota implementados, para identificar falhas e oportunidades de melhoria nos respetivos programas de segurança da frota.
- Como modelo de comparação, quando várias empresas se reúnem para avaliar os respetivos programas de segurança da frota.

Considerações organizacionais

Os programas de SEGURANÇA RODOVIÁRIA bem sucedidos baseiam-se na angariação de recursos, alvo de chefia e obedecem a uma linha.

1. A angariação de recursos inclui financiamento, entre outros, para:
 - a. Programas de segurança do condutor (como formação);
 - b. Gestão de programas de SEGURANÇA RODOVIÁRIA (p. ex., efetivos ou serviços externos);
 - c. Tecnologia para recolher parâmetros de avaliação.
2. Os responsáveis executivos de gestão de negócios ou área geográfica demonstram compromisso e investem tempo, recursos e atenção. Defendem o programa de SEGURANÇA RODOVIÁRIA e definem a fasquia para a adoção de uma cultura que valoriza a segurança.
3. “Propriedade de uma linha” refere-se aos seguintes elementos:
 - a. Cada condutor é responsável pelo respetivo desempenho na condução.

-
- b. A chefia do condutor também é responsável pelo desempenho na condução da respetiva empresa, sendo que a responsabilidade face aos resultados aumenta nos níveis mais elevados da hierarquia da empresa.
 - c. As equipas locais de SEGURANÇA RODOVIÁRIA fazem parte de uma rede de SEGURANÇA RODOVIÁRIA constituída por responsáveis regionais ou empresariais de SEGURANÇA RODOVIÁRIA, os quais estão ligados ao gestor global de SEGURANÇA RODOVIÁRIA.

Nota: Em algumas organizações de grande dimensão, ser gestor global da SEGURANÇA RODOVIÁRIA é uma responsabilidade a tempo inteiro. Todos os outros assumem as respetivas funções de SEGURANÇA RODOVIÁRIA no âmbito dos cargos que ocupam. Pode encontrar exemplos de gráficos organizacionais da SEGURANÇA RODOVIÁRIA no Anexo A.

PARÂMETROS DE AVALIAÇÃO, CASO COMERCIAL E MELHORIA CONTÍNUA

A recolha, análise e divulgação de parâmetros de avaliação/indicadores-chave de desempenho são componentes de gestão importantes de um programa de segurança da frota.

Dados Básicos Necessários

1. Número total de veículos por tipo:
 - a. Ligeiro
 - b. Médio
 - c. Pesado
2. Total de milhas/quilómetros por tipo de veículo face a um determinado período de tempo
3. Total de colisões por tipo de veículo face a um determinado período de tempo
4. Total de ferimentos por tipo de veículo face a um determinado período de tempo
5. Tipo de colisões, p. ex.
 - a. por consequência: p. ex., fatalidade, ferimento do funcionário, ferimento de terceiros, apenas danos materiais
 - b. por causa: p. ex., falha ao obedecer ao sinal de trânsito, falha ao ceder passagem, acidente e fuga
 - c. por zona de impacto: p. ex., colisão lateral, frontal, traseira

Parâmetros de Avaliação/Indicadores-chave de Desempenho

1. Principais Indicadores de Desempenho

Os principais indicadores de desempenho fornecem uma perspetiva face à possibilidade de eventos futuros positivos ou negativos.

 - a. Exemplo: Percentagem de condutores classificados como condutores de alto risco (p. ex., com base nos registos de velocidade ou colisão ou outras fontes de dados, incluindo os dados dos Sistemas de Monitorização no Interior do Veículo, consultar também o Anexo B)
 - b. Exemplo: Percentagem de condutores que concluem a formação de condutor num ano civil. Exemplo: Percentagem de colisões submetidas a uma análise de “causa de raiz” no prazo de 30 dias após a colisão

2. Indicadores Desfasados de Desempenho

Os indicadores desfasados de desempenho esclarecem o quão bom ou mau é o desempenho de um programa de segurança da frota.

Exemplo: Colisões e Ferimentos por Milhão de Milhas (CPMM e IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{(\text{Total de colisões num determinado período de tempo} \times 1\,000\,000)}{\text{Número total de milhas percorridas durante esse período}}$$
$$\text{IPMM} = \frac{(\text{Total de ferimentos num determinado período de tempo} \times 1\,000\,000)}{\text{Número total de milhas percorridas durante esse período}}$$

Determinar os Custos de Reparação devido a Colisão

O exemplo abaixo fornece diretrizes para determinar o custo da reparação devido a colisões. Tenha em atenção que estão excluídos os custos associados a ferimentos e fatalidades.

Premissa:

Dimensão da frota = 500 veículos; 15% da frota envolvida numa colisão sem ferimentos por ano;
custo de reparação médio = USD \$15 380*

Custo de Reparação devido a Colisão Por Ano = $500 \times 0,15 \times \$15\,380 = \text{USD } \$1\,153\,500$

(* Custo de reparação médio obtido a partir do documento *Economic Burden of Crashes on Employers (Custo Económico das Colisões sobre os empregadores)*, NHTSA, 2002)

Colaboração/Avaliação/Melhoria Contínua

A NETS recomenda que os líderes empresariais dos programas de frota/segurança rodoviária analisem regularmente outros programas de segurança da frota para além do seu, de forma a aprenderem com outras empresas do seu e de outros ramos. Este procedimento permitirá reduzir o tempo despendido na resolução de problemas, introduzir novas ideias nos programas de SEGURANÇA RODOVIÁRIA, promover uma melhoria contínua e facilitar a troca de práticas promissoras.

A avaliação/colaboração pode ser formal ou informal. A avaliação formal inclui a adesão a uma organização de avaliação da segurança rodoviária (a NETS, por exemplo), bem como a participação em programas de avaliação liderados por organizações do mesmo ramo em nome dos respetivos membros (a Associação Americana de Gás, por exemplo). Para obter informações sobre um programa formal e exaustivo de avaliação da segurança da frota, consulte o site www.trafficsafety.org onde obterá mais informações sobre o programa de Avaliação da Segurança da Frota STRENGTH IN NUMBERS™ da NETS. Este programa poderá ser uma mais-valia para pequenas e grandes frotas, para todos os tipos de veículos e para os empregadores com operações a nível global, numa única região do mundo ou apenas num país.

Na avaliação informal, um grupo de empregadores, normalmente da mesma indústria, inicia uma colaboração no sentido de melhorar os programas de SEGURANÇA RODOVIÁRIA das respetivas empresas sem o envolvimento de terceiros na recolha e análise de dados.

O programa de avaliação da NETS recolhe dados sobre CPMMs/IPMMs e sobre os elementos do programa utilizados pelas empresas que participam no exercício de avaliação.

Os elementos do programa avaliados pela NETS incluem, mas não exclusivamente:

- 1) Políticas
- 2) Programas de formação, incluindo um processo de Condução Comentada
- 3) Identificação de condutores de alto risco e intervenção
- 4) Processo de análise de colisão
- 5) Utilização de Sistemas de Monitorização no Interior do Veículo (IVMS, In-vehicle Monitoring Systems) e de tecnologia de segurança fornecida pelo Fabricante do Equipamento Original (OEM)
- 6) Processo de condutor autorizado (cônjuge/parceiro de união de facto/dependentes/contratados)
- 7) Parâmetros de avaliação (p. ex., CPMM/IPMM, percentagem da frota envolvida numa colisão, tipos de colisão mais frequentes, tabelas de indicadores por tipo de veículo e por país ou zona do mundo)
- 8) Política sobre telemóveis e outros dispositivos eletrónicos
- 9) Envolvimento da administração executiva
- 10) Controlos administrativos (p. ex., limitações sobre as horas de condução por dia ou consecutivas numa semana; descansos obrigatórios)

DEFINIÇÕES

ABS	Sistema de Travagem Antibloqueio
Colisão	Incidente que envolve um veículo motorizado em funcionamento, que entra em contacto com outro veículo, bens, pessoa(s) ou animal(is). Este incidente pode ocorrer dentro ou fora de uma via pública, podendo provocar danos ao veículo, a bens ou ferimentos.
Condutor da Empresa	<ul style="list-style-type: none"> • Entende-se por condutor da empresa qualquer pessoa a quem é atribuído um veículo propriedade da empresa ou cedido pela mesma. • De acordo com os critérios do empregador, os condutores da empresa também podem incluir cônjuges, parceiros de união de facto e dependentes encartados dos condutores da empresa, bem como pessoal contratado. • Os condutores da empresa também incluem funcionários com um veículo de “compensação” a seu cargo. • Os trabalhadores contratados e os funcionários que conduzem veículos pessoais, coletivos, cedidos ou alugados no âmbito do desempenho das suas funções na empresa por mais de 8000 quilómetros/5000 milhas anuais também são considerados condutores da empresa.
Formação em Condução Defensiva	Curso que visa ensinar técnicas de condução segura e incutir responsabilidade a todos os utentes rodoviários. Este curso não se limita ao domínio do código da estrada e dos mecanismos básicos da condução. O objetivo é reduzir o risco de colisão ao permitir antecipar situações de perigo, não obstante condições adversas ou erros de outros condutores.
Veículo Pesado	<p>Veículo que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sozinho ou em combinação com uma plataforma/atrelado atinge um Peso Bruto Máximo Autorizado (GVWR, Gross Vehicle Weight Rating) igual ou superior a 11 794 quilogramas (26 001 libras), ou • Que está concebido para transportar 16 ou mais passageiros, incluindo o condutor.
HSSE	Saúde, Segurança, Proteção e Ambiente
Ferimento	Necessidade de tratamento médico para além dos primeiros socorros, com diagnóstico de um ferimento por parte de um médico ou outro profissional de saúde. Outras definições incluem ferimento físico ou danos a uma pessoa que resultem em perda de consciência, no mínimo de um dia sem trabalhar, atividade laboral limitada ou transferência de trabalho.

IVMS	Os Sistemas de Monitorização no Interior do Veículo (IVMS, In-vehicle Monitoring Systems), ou sistemas de monitorização do comportamento do condutor, são dispositivos eletrónicos que registam os dados sobre o comportamento do condutor e respetiva utilização do veículo, tais como a data, hora, velocidade, aceleração, desaceleração e utilização de cinto de segurança.
Sistema de Gestão da Viagem	Um sistema de gestão da viagem é um processo planeado e sistemático para reduzir os riscos relacionados com o transporte rodoviário no âmbito das operações de uma empresa. A gestão da viagem inclui os seguintes componentes: 1) um mecanismo formal para determinar a necessidade de efetuar uma viagem e para tentar eliminar ou reduzir longas viagens; e 2) um procedimento para gerir viagens, incluindo mitigação do risco, planeamento de percursos seguros e comunicação entre condutores e supervisores.
JMP	O Plano de Gestão da Viagem (JMP, Journey Management Plan) constitui parte de um sistema de gestão da viagem e refere-se ao plano acordado entre o condutor e o supervisor (ou Gestor de Viagem). O JMP abrange o período que decorre entre a partida e a chegada ao destino. O JMP determina o percurso mais seguro, no sentido de evitar ou reduzir quaisquer perigos potenciais durante a viagem, percursos alternativos, estações de rádio de monitorização do trânsito e comunicação em viagem, incluindo ainda os descansos (em locais seguros) dos condutores, de forma a evitar a fadiga. Nos locais em que o acesso a um sistema de resposta de emergência pública não existe, o plano deverá ser identificar instalações onde os condutores possam obter assistência médica.
Veículo Ligeiro	<p>Veículo que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apresenta um Peso Bruto Máximo Autorizado (GVWR, Gross Vehicle Weight Rating) inferior a 4536 quilogramas (10 001 libras) ou que está concebido para transportar oito ou menos pessoas, incluindo o condutor. O GVWR é a capacidade máxima de carga de um veículo individual, incluindo o condutor, passageiros, combustível e carga.
Veículo Médio	<p>Veículo que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apresenta um GVWR superior a 4546 quilogramas (10 001 libras), mas inferior a 11 794 quilogramas (26 001 libras) • Ao puxar um atrelado, tem um GVWR combinado inferior a 11 794 quilogramas (26 001 libras) ou • Está concebido para transportar nove a 15 pessoas, incluindo o condutor.

NCAP	Programa de Avaliação de Veículos Novos. Um NCAP é um programa habitualmente colocado em prática pelo Governo, no sentido de testar veículos motorizados, atribuindo-lhes classificações (geralmente, numéricas) com base na capacidade dos mesmos para proteger os ocupantes de ferimentos em caso de colisão. Mais informações: http://www.globalncap.org/
Tecnologia de prevenção de capotagem	<p>A tecnologia de prevenção de capotagem criada para veículos ligeiros utiliza um sistema eletrónico de controlo de estabilidade (ESC). Este sistema pode ativar travões em rodas individuais, permitindo que o veículo recupere a tração e devolvendo ao condutor o controlo do mesmo.</p> <p>Outros nomes para a mesma tecnologia incluem: Sistema de controlo de tração (TCS), controlo de estabilidade do veículo (VSC), programa eletrónico de estabilidade (ESP) e controlo dinâmico de estabilidade (DSC). O sistema é disponibilizado pela maioria dos fabricantes de automóveis nos seus modelos novos, utilitários desportivos e comerciais ligeiros.</p>
Proteção contra capotagem	<p>As estruturas de proteção contra capotagem (normalmente, habitáculos ou plataformas) visam proteger os ocupantes do veículo de ferimentos causados por capotagens.</p> <p>Esta proteção adicional pode assumir a forma de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Célula de segurança completa no interior do veículo • Suporte às colunas do tejadilho • Maior resistência das janelas
Proteção contra Impacto Lateral	<p>Sistema de proteção contra ferimentos em impactos laterais, em conformidade com o regulamento ECE95 da União Europeia, o regulamento FMVSS 214 dos EUA ou regulamento equivalente.</p> <p>Normalmente, todos os veículos modernos têm conceções estruturais adaptados à proteção contra impactos laterais. A maioria está equipada com airbags laterais, e muitos incluem outros airbags ou cortinas de proteção para a cabeça.</p>

REQUISITOS DE GESTÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Os requisitos agrupam-se em quatro pilares:

- A. **Sistema de Gestão da SEGURANÇA RODOVIÁRIA:** contém elementos do programa que permitem a uma organização aumentar o seu desempenho no que respeita a segurança rodoviária
- B. **Requisitos do condutor e passageiro**
- C. **Requisitos de Gestão da Viagem** para planeamento, execução e seguimento
- D. **Requisitos do veículo**

À esquerda, encontram-se os elementos obrigatórios para uma iniciativa de segurança rodoviária sólida. Os materiais adicionais, incluindo referências para consulta, melhores práticas e anexos, encontram-se à direita.

Elementos obrigatórios	Consulta
A. Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária	
<p>1. Deve implementar-se um sistema de gestão de segurança rodoviária para garantir que as atividades são planeadas, executadas, controladas e direcionadas, minimizando-se assim os riscos do transporte rodoviário. O sistema de gestão tem de conter os seguintes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Liderança e compromisso B. Políticas, objetivos e metas da SEGURANÇA RODOVIÁRIA C. Organização, recursos, funções e responsabilidades D. Competência, formação e consciencialização E. Gestão do risco no transporte rodoviário F. Processo de comunicação G. Documentação do sistema de gestão H. Planeamento e controlo operacionais I. Preparação e resposta a emergências J. Monitorização, medição, análise e avaliação K. Investigação de incidentes durante o transporte rodoviário e seguimento L. Auditorias internas M. Análise pela administração N. Não conformidade, ação preventiva e corretiva O. Compromisso para com a melhoria contínua 	<p>Exemplos de quadros para sistemas de gestão exaustivos de segurança rodoviária são:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 Prática recomendada de segurança no transporte terrestre - ISO 39001:2012 Sistemas de gestão da segurança rodoviária (RTS) – Requisitos com orientação para utilização <p>Além disso, a norma ANSI/ASSE Z15.1 2012, Práticas Seguras para Operações com Veículos Motorizados, contém elementos de um sistema de gestão da segurança rodoviária.</p> <p>No Anexo A, estão disponíveis exemplos de gráficos organizacionais e relatórios de investigação de incidentes.</p>

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

B. Requisitos do condutor e passageiro	
1. Os ocupantes do veículo têm obrigatoriamente de utilizar o cinto de segurança. É responsabilidade do condutor comunicar este requisito.	
2A. Os condutores são obrigados a ter uma carta de condução válida para o local e tipo de veículo. 2B. Desenvolva uma política interna de Capacidade para o Trabalho para garantir que os condutores estão física e mentalmente aptos para conduzir.	Consulte o Anexo B4 para ver um exemplo de política de Emissão de Carta de Condução. Implemente um processo de Capacidade para o Trabalho para o condutor, que inclua exames médicos periódicos (p. ex., despiste de perturbações do sono, como apneia).
3. Os condutores têm de concluir com êxito uma Formação em Condução Defensiva adequada às várias classificações dos veículos que conduzem. Esta formação deve incluir: A. Sensibilização para perigos frequentes (incluindo gestão da fadiga e distração ao volante) e aspetos identificados através da análise do histórico de colisões B. Teste prático de condução ou outro método para demonstrar e aferir o nível de competência C. As formações periódicas de revisão de conteúdos devem basear-se no desempenho do condutor e na exposição ao risco, com um mínimo de formação prática de revisão a cada três anos	A NETS recomenda uma formação de sensibilização à capotagem quando existe um risco elevado de capotagem (p. ex., devido ao tipo de veículo e/ou ao tipo ou condições da estrada). Consulte o Anexo B2 para ver um exemplo de uma política de Formação de Condutores que inclua informações sobre conduções comentadas e acompanhadas. A NETS recomenda a obtenção da aprovação/aceitação por escrito do condutor da política de formação de condutores.

<p>4. A administração deve implementar um processo de intervenção de Condutor de Alto Risco, que inclua, no mínimo:</p> <p>A. Critérios para identificar, notificar e gerir condutores de alto risco;</p> <p>B. Uma sessão de aconselhamento agendada com o supervisor direto do condutor imediatamente após este receber a classificação de Condutor de Alto Risco; e</p> <p>C. Formação adicional e requisitos de avaliação suplementar;</p> <p>D. Consulta do processo adequado de gestão do desempenho.</p>	<p>Consulte o Anexo B6 para ver um exemplo de uma política de Identificação e Abordagem de Condutores de Alto Risco.</p>
<p>5A. Identificar, com base numa avaliação do risco HSSE, quais os veículos que devem estar obrigatoriamente equipados com Sistemas de Monitorização no Interior do Veículo (IVMS). No mínimo, os dispositivos IVMS devem registar, com base na “chave de identificação do condutor”, a velocidade, acelerações ou desacelerações bruscas, milhas ou quilómetros percorridos, bem como as horas de condução.</p> <p>5B. Utilize os dados dos IVMS para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornecer a sua apreciação aos condutores e melhorar o desempenho destes • Aplicar a gestão do reconhecimento e consequência; aplicar sanções por não conformidade 	<p>Pode utilizar uma abordagem com base no risco para definir o ritmo de introdução do IVMS. A avaliação do risco poderá resultar na introdução do IVMS para condutores de risco, em primeiro lugar, seguindo-se as restantes categorias de condutor.</p> <p>Pode encontrar um exemplo de uma implementação de IVMS e um documento de orientação para apreciação do condutor em http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>Nota: A implementação deste requisito não invalida outros mecanismos de apreciação (p. ex., condução comentada e acompanhada) enquanto método para melhorar o desempenho do condutor. A condução</p>

	comentada e acompanhada pode continuar a integrar o plano de formação do condutor.
<p>6. Os condutores estão proibidos de utilizar telemóveis/pagers/walkie-talkies enquanto conduzem um veículo. Esta proibição estende-se aos dispositivos de mãos-livres.</p> <p>A. As exceções, se a legislação o permitir, são:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situações de emergência • Gestão de um comboio de veículos • Outras situações, com base em avaliações de risco HSSE 	Consulte o Anexo B1 para ver um exemplo de política de telemóveis.
<p>7. Os condutores não devem conduzir veículos sob a influência de álcool, drogas, narcóticos ou medicação que afetem a capacidade de condução.</p>	Consulte o Anexo B3 para ver um exemplo de uma política sobre o consumo de álcool, drogas e medicação passíveis de afetar a capacidade de condução.
<p>8. A utilização de veículos motorizados de duas rodas no âmbito do desempenho de funções na empresa não é permitida, exceto quando uma avaliação do risco demonstrar que existem controlos adequados em vigor para gerir o risco associado a este tipo de transporte.</p> <p>Se a avaliação do risco permitir a utilização de veículos motorizados de duas rodas, deve ser instaurada uma política/procedimento que aborde os requisitos mínimos para a utilização deste tipo de veículos, incluindo o uso de capacetes adequados e formação de condução especializada.</p>	Consulte o Anexo B7 para ver um exemplo de uma política sobre a utilização de veículos motorizados de duas rodas.

C. Gestão da Viagem	
<p>1. A administração deve implementar procedimentos de gestão da fadiga e um regime de horas de condução e de descanso. O regime tem de obedecer às leis e regulamentos locais. A chefia não deve atribuir trabalhos que obriguem o condutor a violar o regime de horas de condução e de descanso.</p> <p>A. Os condutores têm de estar física e mentalmente capazes de conduzir o veículo.</p> <p>B. Os condutores têm o direito de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evitar conduzir, se não se sentirem plenamente descansados ou em alerta • Parar o veículo e descansar num local seguro, se verificarem que perderam a concentração <p>C. Os condutores têm obrigatoriamente de cumprir o regime de horas de condução e de descanso.</p>	<p>Implemente procedimentos para a gestão da fadiga que incluam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trabalho calendarizado, de forma a permitir tempos de descanso adequados, evitar muitas horas consecutivas de condução, evitar a condução noturna e evitar turnos rotativos • Permita que os funcionários planeiem uma dormida. • Instrua os condutores sobre o risco que a fadiga representa e instrua-os sobre estratégias eficazes para gerir a fadiga • Se não existirem leis e regulamentos locais de horas de condução e de descanso, recomendamos a aplicação das horas de condução e de descanso da Tabela 1 (página 22). • Se as leis e regulamentos locais de horas de condução e de descanso forem menos rigorosos, a NETS recomenda a implementação dos requisitos mais rigorosos especificados na Tabela 1.

<p>2. Periodicamente, as chefias deverão examinar e rever o número de viagens, para eliminar viagens e reduzir os riscos.</p>	<p>Considere formas de transporte mais seguras (ferrovia, ferry, transporte aéreo) e meios alternativos de realizar o trabalho, tais como videoconferência ou reuniões online.</p> <p>Quando o transporte rodoviário é a única solução viável, deve ter-se em consideração medidas específicas de transporte rodoviário para reduzir a exposição (milhas ou quilómetros percorridos) e o risco. Estas medidas incluem: utilizar modos de transporte rodoviário de risco mais reduzido (p. ex., autocarro em oposição a veículo ligeiro) e viagens combinadas.</p>
<p>3A. Utilize uma avaliação de risco HSSE local para identificar que (tipos de) viagens requerem um Plano de Gestão da Viagem (JMP), e implemente um JMP para as mesmas.</p> <p>3B. O JMP inclui o percurso autorizado, identificação de perigos do percurso e controlos associados, pontos de descanso e requisitos de comunicação durante a viagem. No planeamento da viagem, as horas de condução e de descanso especificadas na Tabela 1 deverão ser aplicadas, assim como técnicas de controlo de gestão da fadiga.</p>	<p>Consulte o Anexo C para ver um exemplo de uma política sobre Gestão da Viagem.</p> <p>A NETS recomenda a nomeação de Gestores de Viagem com formação adequada.</p> <p>Sempre que possível, o condutor e o gestor de viagem reúnem-se antes da viagem para garantir que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. O condutor está apto para trabalhar e qualificado para a viagem (consultar também os requisitos 3,4 e 8) b. O condutor e o gestor de viagem compreendem o JMP c. Os veículos são inspecionados antes da viagem (consultar também o requisito 16.2) <p>Quando não for possível realizar uma reunião antes da viagem, é possível</p>

	implementar formas de controlo que garantam que as viagens cumprem os pontos a, b e c mencionados acima.
4. Não são permitidos passageiros não autorizados no veículo enquanto este estiver a ser utilizado no âmbito do desempenho de funções na empresa.	<p>Implemente uma política que especifique quem está autorizado a conduzir um veículo propriedade da empresa ou cedido/alugado pela mesma e quem está autorizado a andar num veículo propriedade da empresa ou cedido/alugado pela mesma.</p> <p>Normalmente, um passageiro autorizado num veículo pesado de mercadorias é uma pessoa que tenha sido aprovada pela gestão de linha do condutor. Incluem-se, embora não exclusivamente, formadores de condução, formandos, funcionários de manutenção e funcionários de transporte.</p> <p>Em alguns países, os passageiros têm de cumprir requisitos reguladores, segundo os quais se espera que tenham conhecimento da carga, das respetivas propriedades e do processo de resposta de emergência.</p>
5. Sempre que a lei o permitir, os condutores têm de conduzir com as luzes ligadas durante o dia.	

TABELA 1: EXEMPLO DE HORAS DE CONDUÇÃO E DE DESCANSO

As recomendações abaixo baseiam-se principalmente em quadros reguladores aplicados a veículos pesados. No entanto, existe um conjunto dos elementos apresentados, p. ex., os elementos que concernem a necessidade de descansar e de considerar o tempo de viagem para o local de trabalho como parte do tempo total de condução, que é relevante para veículos ligeiros e médios.

Consulte o Anexo C1 para obter mais informações sobre cada um dos requisitos na Tabela 1, a importância de cumprir estes requisitos e a forma como estes se relacionam com a legislação e os regulamentos locais.

	Para condutores de veículos ligeiros ou médios	Para condutores de veículos pesados e outros funcionários cuja função principal seja conduzir
Tempo máximo de condução entre descansos e tempo mínimo de descanso	Duas horas de condução contínua seguidas por um descanso de, pelo menos, 15 minutos.	4 horas e meia de condução contínua seguidas por um descanso de 30 minutos. Contudo, recomenda-se vivamente que o condutor descanse 15 minutos de duas em duas horas, ou que faça pausas mais frequentes durante os "mínimos" do ciclo circadiano.
Máximo de horas de trabalho/expediente* num período contínuo de 24 horas *Horas de trabalho/expediente que incluem principalmente a condução ocupacional	O funcionário não pode conduzir após doze horas de trabalho/expediente.	O funcionário não pode conduzir após 14 horas de expediente.
Máximo de horas de condução num período contínuo de 24 horas	Total de oito horas, excluindo o tempo de deslocação para o trabalho. Nove horas, incluindo o tempo de deslocação para o trabalho.	Total de dez horas, excluindo o tempo de deslocação para o trabalho. Onze horas, incluindo o tempo de deslocação para o trabalho.
Máximo de horas de trabalho/expediente num período contínuo de sete e 14 dias	O funcionário não pode conduzir após um período de 40 horas de trabalho/expediente durante sete dias, ou de 80 horas durante 14 dias.	O funcionário não pode conduzir após um período de 70 horas de expediente durante oito dias, ou de 120 horas durante 14 dias.

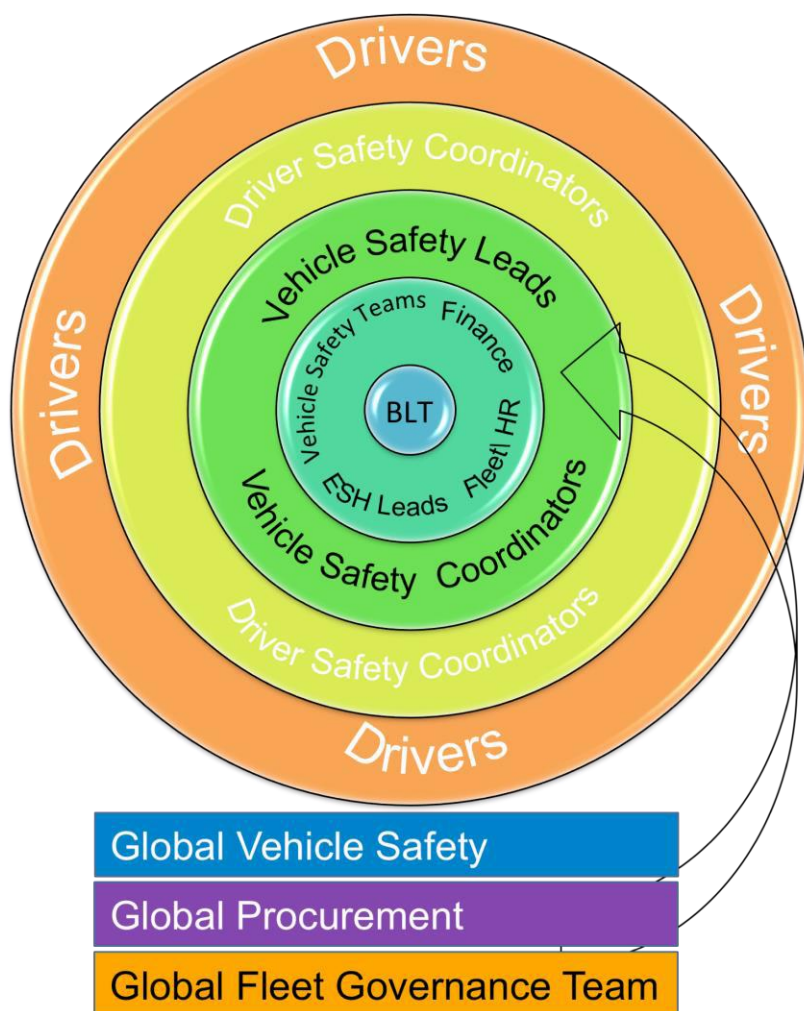
Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

D. Veículo	
<p>1. A administração tem de garantir que os veículos utilizados cumprem os requisitos mínimos:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Cinto de segurança de 3 pontos* B. Apoio/encosto de cabeça* C. Airbag (para o condutor e o passageiro da frente) D. Proteção contra impacto lateral E. ABS F. IVMS (Com base na análise do risco) G. Estojo de resposta de emergência <p>*requisitos mínimos para os veículos ligeiros utilizados no âmbito do desempenho de funções na Empresa que são propriedade do Condutor ou cedidos pelo mesmo.</p>	<p>Os requisitos especificados neste documento são os requisitos mínimos. Outros requisitos poderão incluir: capacidade de reboque, considerações ergonómicas (p. ex., facilidade de acesso e movimento, capacidade de trabalhar a partir ou dentro de veículo) e funcionalidades de segurança, tais como sistemas de estabilidade, visão traseira ou dispositivos de deteção, sistema de prevenção de colisão, câmara no habitáculo e sistemas de retrovisores exteriores.</p> <p>A NETS recomenda a utilização de veículos com prevenção de capotagem ou dispositivos de proteção, caso uma avaliação de risco de capotagem identifique um risco elevado de capotagem.</p> <p>A NETS recomenda que os veículos tenham um mínimo de quatro estrelas no esquema de classificação do NCAP ou num quadro de classificação de testes de colisão equivalente.</p> <p>O equipamento de emergência adequado inclui: estojo de primeiros socorros, lanterna, colete refletor, extintor, triângulos de pré-sinalização.</p>
<p>2A. Mantenha os veículos em estado de funcionamento seguro, em conformidade com as especificações do fabricante e os requisitos legais locais.</p>	<p>Consulte o Anexo D para ver um exemplo de um procedimento de manutenção e de inspeção de um veículo.</p>

2B. Os condutores têm de realizar inspeções antes da viagem, para garantirem que o veículo está em estado de funcionamento e que é adequado para a mesma.	
3. Guardar os objetos soltos no compartimento do passageiro	Os objetos soltos não devem ser transportados no habitáculo. É possível utilizar uma rede de carga ou equivalente para separar o compartimento de carga do habitáculo.

ANEXO A1.1: EXEMPLO DE ESTRUTURA ORGANIZACIONAL PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

- 1.1 As organizações com operações num vasto leque de áreas de negócios ou geográficas poderão considerar a implementação de uma política global de nível elevado, que estipule os requisitos mínimos e permita às Unidades Regionais ou de Negócios estabelecer uma orientação mais detalhada e específica para as suas operações e no âmbito dos requisitos da política global.
- 1.2 De forma a implementar e sustentar com êxito um programa de segurança rodoviária e da frota, é necessária uma demonstração sólida de compromisso por parte da Administração para com o Programa de Segurança na Estrada e dos Veículos.



Condutores

- Conduzir com segurança
- Comunicar a quilometragem e os incidentes
- Trabalhar com os Coordenadores de Segurança dos Condutores
- Concluir a formação de condutor

Coordenadores de Segurança dos Condutores (DSC)

- Gestor de Equipa ou Profissional Administrativo
- Fornecer dados relevantes sobre a segurança dos veículos à equipa
- Monitorizar Condutores Em Risco na equipa
- Defender e influenciar a segurança na equipa
- Participar na rede DSC
- Comunicar incidentes e recolher a quilometragem

Coordenadores de Segurança dos Veículos

- ESH ou Chefia empresarial principal
- Nomear DSC e trabalhar com os mesmos
- Trabalhar com os responsáveis pela segurança dos veículos
- Participar na equipa de segurança dos veículos

Responsáveis pela Segurança dos Veículos/Departamento de Ambiente, Segurança e Saúde (ESH)

- Trabalhar com coordenadores e DSC
- Gerir sistemas e obter parâmetros de avaliação de ESH
- Fornecer orientação às equipas de segurança dos veículos

Equipas de Segurança dos Veículos

- Estabelecer políticas
- Requerer e monitorizar parâmetros de avaliação
- Responder perante a Chefia Empresarial

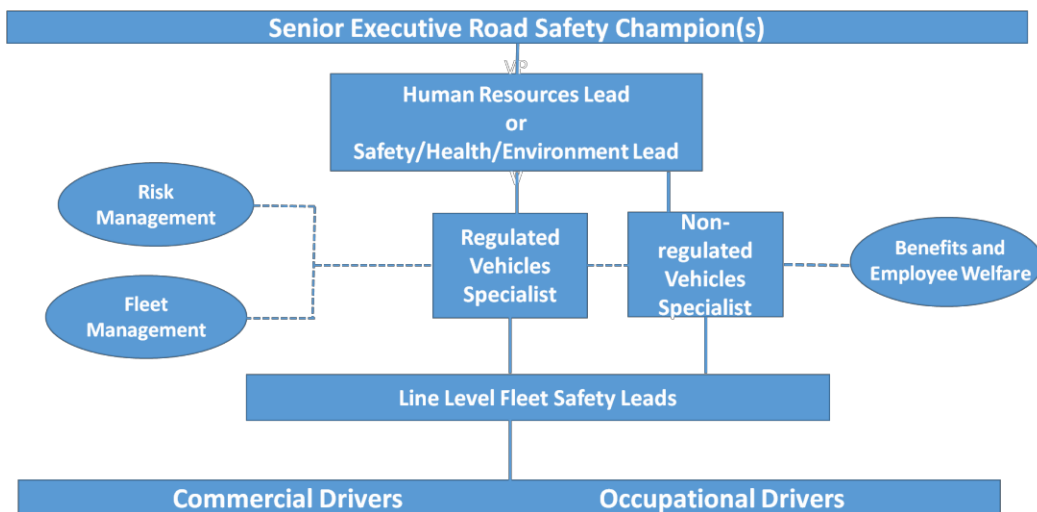
Equipas de Chefia Empresarial/Chefes de Pessoal

- Definir rumo e expectativas
- Analisar parâmetros de avaliação
- Aprovar e aplicar políticas
- Realizar seguimentos e intervenções em relação a condutores

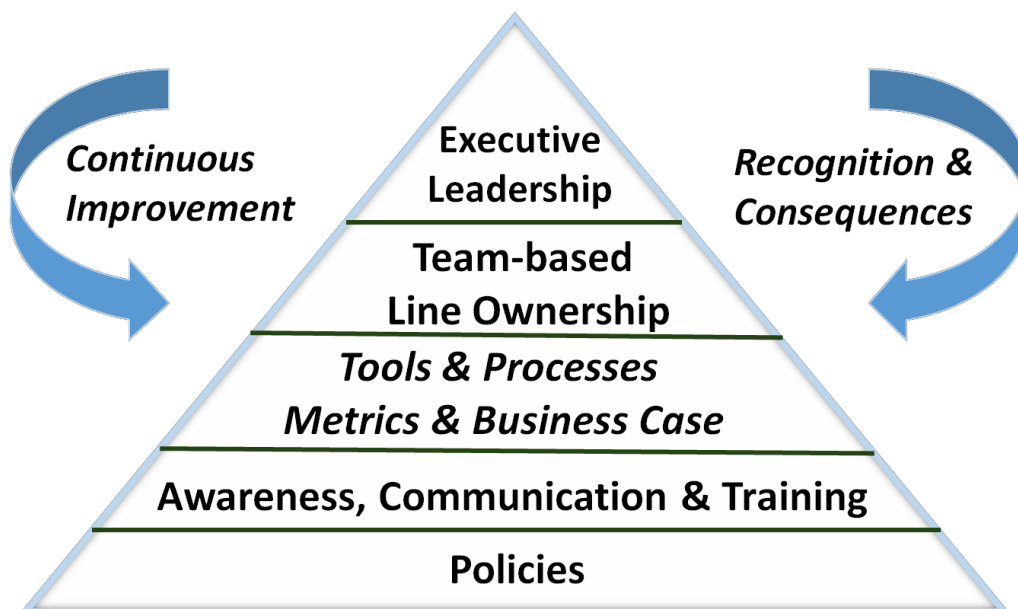
- 1.3 As Chefias Empresariais têm de garantir que o programa tem os recursos necessários para ser implementado, recolher e comunicar os parâmetros de avaliação adequados, avaliar incidentes/colisões, garantir que a formação do condutor foi concluída conforme os requisitos e identificar e agir nas diversas áreas, levando assim a um aperfeiçoamento contínuo. Acima, pode ver o exemplo de uma estrutura.
- 1.4 Pondere a criação de Equipas de Segurança dos Veículos com Base Regional, para gerir problemas dentro de cada Unidade de Negócios ou Região do Mundo.
- Estabelecer e avaliar uma política de segurança no âmbito da Unidade Regional/Empresarial.
 - Identificar e assegurar um número adequado de Coordenadores de Segurança dos Veículos
 - Avaliar Incidentes e Colisões
 - Garantir que a formação do condutor é concluída de acordo com a política estabelecida
- 1.5 Deverá existir um método para identificar e formar os indivíduos responsáveis pela gestão dos requisitos do Programa de Segurança dos Veículos e para desempenhar o papel de ponto principal de contacto, com o objetivo de ajudar na comunicação de relatórios e noutras comunicações com os Condutores da Empresa e cônjuges/parceiros de união de facto que conduzam veículos propriedade da Empresa ou cedidos pela mesma.

ANEXO A1.2: EXEMPLO DE UM GRÁFICO ORGANIZACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA E MODELO DE GESTÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

ANEXO A2: EXEMPLO DE UM PROCEDIMENTO DE INVESTIGAÇÃO DE INCIDENTES

OBJETIVO

Determinar os factos de uma colisão/incidente e seguir o protocolo necessário.

ÂMBITO

Todos os funcionários que operem os veículos da (Inserir nome da Empresa) (propriedade, alugados ou cedidos)

DEFINIÇÕES

Colisão ou Incidente Evitável—Entende-se por colisão ou incidente evitável qualquer situação em que um Funcionário da (Inserir nome da Empresa) não tenha feito todos os possíveis para evitar a colisão ou incidente, incluindo antecipar o perigo e aplicar os procedimentos de condução defensiva adequados.

Colisão ou Incidente Não Evitável—Entende-se por colisão ou incidente não evitável qualquer situação em que o Funcionário da (Inserir nome da Empresa) tenha feito todos os possíveis para evitar a colisão ou incidente, incluindo antecipar o perigo e aplicar os procedimentos de condução defensiva adequados.

GERAL

Investigar uma colisão é uma busca por factos. Enquanto elemento das chefias da (Inserir nome da Empresa), deve não só determinar o que aconteceu, mas a razão pela qual aconteceu e, principalmente, de que forma poderá o seu funcionário evitar colisões semelhantes. Condições ambientais, da estrada e do veículo, comportamento humano e empresarial, tudo isto deve ser tomado em consideração. O êxito da investigação depende da capacidade da chefia para obter factos sem preconceitos e sem tentar justificar pressupostos.

O objetivo derradeiro da (Inserir nome da Empresa) na investigação e aferição da prevenção é a melhoria interna no sentido de evitar colisões no futuro.

As linhas de orientação apresentadas nas páginas seguintes visam ajudar as chefias a efetuar a parte de investigação e de aferição da evitabilidade por que são responsáveis. Ao seguirem o procedimento passo a passo conforme disposto, conseguirão reunir informações suficientes para cumprir os seus objetivos, podendo igualmente fornecer à (Inserir nome da Empresa) documentação jurídica e financeira. É essencial que os relatórios sejam tão exaustivos e exatos quanto possível, pois, em muitos casos, estes são os únicos documentos oficiais da (Inserir nome da Empresa) sobre a colisão, podendo ser

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

apresentados em tribunal para fins de seguro ou para justificar ações disciplinares.

Responsabilidades do Funcionário

Ao envolver-se numa colisão entre veículos, o Funcionário deve:

1. Parar imediatamente para investigar.
2. Ajudar pessoas com ferimentos.
3. Notificar os Serviços de Emergência.
4. Colocar dispositivos de aviso, se aplicável, para alertar o trânsito, etc., no sentido de proteger o local da colisão.
5. Proteger o veículo de outros danos ou roubo. Evitar situações de perigo.
6. Se for possível, não mover o veículo antes da chegada da polícia.
7. Ser cortês, mas não assinar nada nem discutir a colisão com outras pessoas à exceção da polícia e do representante da (Inserir nome da Empresa), depois de o mesmo se identificar.
8. Comunicar imediatamente o sucedido ao respetivo controlador/chefia por telefone.
9. Contactar a Resposta da Frota para comunicar a colisão.
10. Não aceitar a responsabilidade nem concordar em pagar nada.
11. Obter testemunhas, incluindo as primeiras pessoas a chegar ao local, no sentido de se salvaguardar. Se as pessoas recusarem dar o nome, obter os números das matrículas dos veículos.
12. Se for possível, tirar fotografias do(s) veículo(s) e do local da colisão

Responsabilidades da Chefia

Quando um funcionário comunica uma colisão, a chefia deve:

1. Certificar-se de que o funcionário não está ferido e de que este não se encontra em perigo.
2. Determinar se o funcionário necessita de cuidados médicos imediatos e disponibilizar ao mesmo os meios para receber cuidados médicos (chamar uma ambulância, se necessário).
3. Garantir que o funcionário seguiu os passos acima indicados.

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

NO LOCAL

Ao chegar ao local, a **chefia** deverá (sempre que for pertinente):

1. Verificar o estado do funcionário e dos outros envolvidos.
2. Proteger o veículo e o respetivo conteúdo.
3. Fotografar o local.
4. Recolher informações para o relatório.
5. Desenhar o local.
6. Recolher declarações das testemunhas.

Fotografar o Local

Tire fotografias do local da colisão de tantos ângulos diferentes quanto possível. Fotografe os veículos de longe, para se certificar de que também consegue imagens da área circundante. Também deverá incluir grandes planos de qualquer dano, dentro ou fora dos veículos, ou dos bens móveis ou imóveis circundantes. Se os veículos tiverem sido movidos, fotografe cada um deles de tantos ângulos quanto possível.

É melhor ter demasiadas fotografias de uma colisão do que poucas!

Recolher Informações no Local

Local exato da colisão—certifique-se de que sabe:

1. a cidade, estado e condado onde ocorreu a colisão
2. nome da autoestrada, rua ou itinerário
3. endereço mais próximo, caso a colisão tenha ocorrido numa área com construção
4. distância do cruzamento mais próximo, ou outro ponto de referência, como uma quinta, parque, empresa, sinal, etc.

Partes envolvidas—certifique-se de que sabe:

1. nomes, endereços e números de telefone de todas as partes envolvidas, incluindo passageiros, testemunhas e agentes da polícia (se for possível, obtenha o número do distintivo do agente)
2. quem é o proprietário de quaisquer veículos ou outros bens envolvidos na colisão
3. qual a seguradora, número de apólice, nome e número de telefone do agente do outro condutor

Relativamente aos veículos envolvidos e a danos materiais, certifique-se de que sabe qual o fabricante, modelo, ano, número de matrícula, cor, tipo (automóvel, camião, motociclo) e, se possível, número de série de todos os veículos envolvidos.

Descreva os danos sofridos por cada veículo ou bem material. Se a sua experiência anterior o permitir, faça uma estimativa da extensão dos danos em dólares, mas não faça declarações sobre os danos estimados.

Extensão dos ferimentos

1. Se for possível, determine a natureza e extensão exatas dos ferimentos sofridos pelas pessoas envolvidas na colisão (contacte o hospital quando regressar ao seu escritório, se necessário).
2. Certifique-se de que o seu condutor está física e mentalmente apto para conduzir antes de lhe dar autorização para continuar.
3. Se for possível, descubra o nome, endereço e número de telefone do(s) hospital(ais)/centro(s) de tratamento médico para onde os feridos foram transportados.
4. Se for possível, descubra o nome e número de telefone da empresa de ambulâncias que transportou os feridos.

Determine se os critérios de verificação da presença de álcool/drogas foram cumpridos. Se uma das situações seguintes ocorrer como consequência da colisão, a chefia da (Inserir nome da Empresa) tem de submeter o funcionário a um teste de droga e álcool pós-colisão:

1. morte ou
2. emissão de auto de infração de trânsito ao condutor da (Inserir nome da Empresa) e se algum veículo necessitar de reboque devido a danos debilitantes, ou se algum indivíduo envolvido na colisão tiver recebido tratamento médico imediato fora do local da colisão

Declarações: Escreva as declarações das partes envolvidas e das testemunhas que descrevem a colisão

Medidas—deve medir:

1. o comprimento das marcas de derrapagem (se o tráfego não permitir uma medição segura destas marcas, meça uma distância igual ao longo da berma)
2. a largura da estrada ou autoestrada e de cada faixa de rodagem
3. a distância do ponto de impacto (caso os veículos não tenham sido movidos) a partir, no mínimo, de dois pontos de referência fixos, como a linha central da estrada e a berma

Relativamente às condições de condução, anote o seguinte:

1. pavimento e condições (p. ex., asfalto, molhado)
2. condições climáticas e de iluminação no momento da colisão (p. ex., céu limpo, dia, noite)

Descubra onde poderá obter uma cópia do relatório da polícia e quando o mesmo será disponibilizado.

Verifique a segurança e a fiabilidade mecânica do veículo antes que este seja deslocado ou conduzido. Em caso de dúvida, mande rebocá-lo.

Desenhar o Local

Desenhe o local da colisão tão fielmente quanto possível, incluindo todas as características físicas das redondezas, como árvores, cercas, muros, valetas e sinais. Os sinais de trânsito, bem como os nomes das ruas e autoestradas, são particularmente importantes.

Além disso, certifique-se de que assinala:

1. a direção dos veículos envolvidos, antes do impacto
2. o ponto de impacto (anote a distância a partir de um ponto de referência fixo)
3. o local de paragem final do(s) veículo(s) após a colisão
4. o comprimento de todas as marcas de derrapagem
5. a largura da estrada e de cada faixa de rodagem

DE VOLTA AO ESCRITÓRIO: AFERIR A EVITABILIDADE

Depois de investigar uma colisão, tem de determinar se esta podia ter sido evitada pelo funcionário e preencher uma Notificação para Avaliação. A (Inserir nome da Empresa) considera que uma colisão/ocorrência é evitável exceto quando o funcionário faz todos os possíveis para a evitar, incluindo antecipar o perigo e aplicar os procedimentos de condução defensiva adequados.

É importante manter a objetividade. Não será fácil, mas os seus sentimentos pessoais pelo funcionário em questão não podem influenciar a sua decisão. Os efeitos dessa decisão vão muito além desse funcionário específico e da colisão em causa.

Efetivamente, no que respeita à (Inserir nome da Empresa), a evitabilidade ultrapassa a questão da responsabilidade legal. É possível que um funcionário se veja envolvido numa colisão/ocorrência evitável, embora a responsabilidade legal não recaia sobre ele. Os condutores da empresa, sendo profissionais treinados, têm mais responsabilidade no que respeita a prevenção de colisões do que os condutores comuns. Trata-se de uma fasquia claramente elevada, mas são ossos do ofício e é universalmente aceite em toda a indústria do transporte.

Ao classificar uma colisão/ocorrência como não-evitável, a chefia poderá estar a dar uma aprovação tácita a certos comportamentos de condução de todos os funcionários a seu cargo. Pelo contrário, ao declarar uma situação como evitável, a chefia está a definir certos comportamentos como inaceitáveis de acordo com os padrões da empresa. Em suma, cada decisão individual define os padrões de condução que se espera que os funcionários cumpram.

ANEXO B1: EXEMPLO DE POLÍTICA DE UTILIZAÇÃO DE TELEMÓVEIS

Utilização Recomendada

Esta política pode servir de modelo para a política da sua empresa. Pode expandir o texto da política, de forma a incluir cenários adicionais que sejam relevantes para as necessidades da sua empresa, como p. ex., voluntários, condutores que transportem pessoas em nome da sua organização, conduzir na propriedade da empresa, etc. Apesar de poder optar por editar os termos de aplicação e disciplinares, a inclusão de termos específicos reforça a conformidade com uma política. Recomendamos que a linguagem da política final seja revista pela sua equipa jurídica.

Valorizamos profundamente a segurança e o bem-estar de todos os funcionários. Com o número crescente de acidentes resultantes da utilização de telemóveis durante a condução, decidimos instaurar uma nova política.

1. Os funcionários não têm autorização para utilizar o telemóvel, seja de mão ou mãos-livres, enquanto conduzem um veículo motorizado no âmbito do desempenho das suas funções na empresa e/ou durante o expediente.
2. Os funcionários não têm autorização para ler ou responder a e-mails ou mensagens de texto enquanto conduzem um veículo motorizado no âmbito do desempenho das suas funções na empresa e/ou durante o expediente.
3. Esta política também se aplica à utilização de PDAs.
4. Durante a condução, não podem ser atendidas chamadas, devendo estas ser encaminhadas para o correio de voz.
5. Se o funcionário tiver de efetuar uma chamada de emergência (112), deve primeiro estacionar o veículo num local seguro.

Os funcionários receberão dois avisos. À terceira vez que um funcionário for detetado a violar esta política, enfrentará um despedimento imediato e com justa causa.

Ao assinar abaixo, está a aceitar o cumprimento desta política.

Assinatura do funcionário

Data

Isenção de Responsabilidade: Embora as informações e recomendações incluídas nesta publicação tenham sido coligidas a partir de fontes que se creem fiáveis, o Conselho Nacional de Segurança não garante essa fiabilidade e não assume qualquer responsabilidade pela correção, suficiência ou integralidade dessas informações e recomendações. Poderão ser necessárias outras ou mais medidas de segurança em determinadas circunstâncias. Para transferir um Kit de política sobre telemóveis gratuito, visite http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 National Safety Council. Todos os Direitos Reservados. Reproduzido com permissão.

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

ANEXO B2: EXEMPLO DE LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA REQUISITOS DE FORMAÇÃO EM SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Será realizado um processo para garantir que todos os funcionários, cônjuges/parceiros de união de facto e contratados que conduzam veículos propriedade da Empresa ou cedidos pela mesma recebam a formação necessária para os veículos específicos que irão conduzir, bem como para assegurar que a formação é documentada corretamente.

Formação Universal para todos os funcionários:

É necessária uma formação anual de sensibilização para a segurança, em sala de aula ou com base em computador, incluindo a certificação de análise da política, para todos os funcionários que conduzam em serviço ou fora deste. A formação anual deve abordar a sensibilização para perigos frequentes (incluindo gestão da fadiga e distração ao volante), aspetos identificados através da análise do histórico de colisões e uma certificação de análise da política. Esta formação deve ser oferecida a cônjuges/parceiros de união de facto e contratados elegíveis para conduzir veículos propriedade da Empresa ou cedidos pela mesma.

Formação em Veículos Ligeiros para condutores da empresa:

Todos os condutores de veículos ligeiros de passageiros da empresa têm de concluir a formação anual universal. Para além dos requisitos da formação universal para todos os funcionários, a formação em Veículos Ligeiros para Condutores da Empresa tem de incluir o seguinte:

1. Formação em Veículos Ligeiros BTW (Atrás do Volante, Behind the Wheel) no prazo de 90 dias da contratação, ou assim que a formação estiver razoavelmente disponível para todos os Condutores da Empresa, e a cada três anos a partir da primeira formação.
2. Deve ser realizada uma Condução de Avaliação com um avaliador, que anotar os problemas significativos do funcionário antes de este poder conduzir em nome da Empresa, todos os anos em que a formação em Veículos Ligeiros BTW não seja necessária.
3. Deve ponderar-se a implementação de avaliações de Condução Acompanhada Anual no sentido de aumentar a frequência das apreciações caso o GPS/sistemas de apreciação eletrónica não estejam em utilização.

Formação em Veículos Médios e Pesados para condutores da empresa:

Para além de todos os requisitos de formação dos condutores de veículos ligeiros da empresa, os condutores de Veículos Médios e/ou Pesados têm de ser submetidos ao seguinte:

1. Formação BTW no veículo relevante, com uma periodicidade mínima de três anos.
2. É necessário realizar um teste de condução de avaliação num veículo adequado, com um avaliador que anotar os problemas significativos, todos os anos em que a formação BTW não seja necessária.

3. Formação em sala de aula ou com base em computador (CBT, computer based training) nos dois anos entre cada formação BTW.
4. Os condutores de veículos de nove a 15 passageiros têm de ser portadores de uma Recomendação de Carta de Condução de Conductor Comercial. Devem também ser desenvolvidos requisitos de formação adicional aplicáveis aos condutores que transportem números elevados de pessoas (p. ex. > 9).
5. A formação para condutores de veículos pesados deve incluir os elementos abrangidos na formação sobre veículos médios para que um operador de Veículos Pesados com formação adequada também fique qualificado para utilizar Veículos Médios.
6. Os cônjuges/parceiros de união de facto não estão autorizados a conduzir Veículos Médios ou Pesados.

Formação de Condutores de Alto Risco:

Os condutores que os processos de monitorização e identificação classifiquem como sendo de Alto Risco têm de participar:

1. Numa sessão de aconselhamento com o seu supervisor direto imediatamente após a sua classificação como Condutores de Risco; e
2. Numa formação BTW ou formação alternativa adequada (conforme determinado pelo supervisor do condutor em parceria com o Departamento de Ambiente, Segurança e Saúde (ESH) e a empresa) no prazo de 90 dias após a sua classificação como Condutores de Risco; e
3. Em dois testes de Condução de Avaliação, no prazo de 12 meses após a sua classificação como Condutores de Risco, devendo a primeira Condução de Avaliação ser realizada no prazo de 30 dias.

Formação de Condutores de Avaliação:

As Conduções de Avaliação representam oportunidades para as chefias analisarem as competências de condução e a condição do veículo de forma individual com os respetivos Condutores da Empresa. Destinam-se a fornecer uma apreciação imediata das competências de condução e a identificar áreas a melhorar. As chefias receberão formação para Conduções de Avaliação. Cabe à chefia agendar e realizar uma Condução de Avaliação no prazo de 15 dias após a contratação de um funcionário como Conductor da Empresa. O supervisor direto do condutor deve guardar Listas de Verificação de Conduções de Avaliação assinadas durante um período de três anos.

Conduções Acompanhadas:

As conduções acompanhadas são uma oportunidade para continuar a criar um ambiente de acompanhamento que visa a segurança, no qual os indivíduos olham uns pelos outros e encorajam comportamentos seguros. Cada Conductor da Empresa terá de participar numa condução acompanhada uma vez por ano. O condutor e o observador assinarão um registo de conclusão, o qual será guardado pelo supervisor direto do condutor por um período de 3 anos.

EXEMPLO DE FORMULÁRIO DE AVALIAÇÃO DE CONDUÇÃO DE AVALIAÇÃO E/OU ACOMPANHADA

Competências de Observação em 360º	Compor tamento	Precisa de Melhorar	Não Cumpru
Ajusta os espelhos para eliminar ângulos mortos antes de iniciar a condução	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verifica o percurso à frente, atrás e em ambos os lados (360º) do veículo durante a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verifica os espelhos laterais e o retrovisor a cada quatro ou oito segundos durante a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reage <i>atempadamente</i> aos perigos que se aproximam, travando ou mudando de faixa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Continua a verificar o percurso em 360º, mesmo quando o veículo está parado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Efetua a verificação em 360º e olha sobre o ombro enquanto recua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Consegue indicar “escapatórias” adequadas enquanto conduz ou quando está parado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comentários:

Competências de Distância de Segurança	Compor tamento	Precisa de Melhorar	Não Cumpru
Mantém sempre uma distância de segurança mínima de “dois segundos”	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumenta a distância de segurança para quatro a oito segundos em condições	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumenta a distância de segurança quando se depara com condutores que não	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Volta a adotar uma distância segura quando é ultrapassado por outro carro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utiliza os faróis médios na estrada para que o veículo seja visível para os outros condutores, o que é	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduz a velocidade em estradas não pavimentadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aproxima-se de “veículos lentos” com cuidado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cede a passagem em cruzamentos não sinalizados ou com visibilidade reduzida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduz a velocidade quando passa de estradas pavimentadas para estradas não	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comentários:

Competências em Cruzamentos	Compor tamento	Precisa de Melhorar	Não Cumpru
Abranda, verifica o tráfego dos dois lados e coloca o pé sobre o pedal do travão antes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Evita entrar em cruzamentos quando o semáforo está amarelo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quando está parado, consegue ver <i>claramente</i> o ponto onde os pneus traseiros do	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Assinala a intenção de mudar de direção com bastante antecedência	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quando vira à esquerda, apenas vira as rodas quando o tráfego dos dois lados já passou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espera dois segundos completos antes de entrar num cruzamento quando o semáforo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comentários:

Competências de Travagem	Compor tamento	Precisa de Melhorar	Não Cumpru
Utiliza o “travão de emergência” sempre que existe um problema <i>potencial</i> em frente ou se aproxima de um semáforo verde prestes a mudar de cor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utiliza a “travagem a 30%” para parar o veículo suavemente em situações de travagem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comentários:
Vistoria ao Veículo:
☐ Boa Condição, Exterior e Interior
 Manutenção

☐ O Exterior Precisa de Manutenção

☐ O Interior Precisa de

Assinatura do Supervisor

Data

Assinatura do Conductor

Data

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida “como está,” sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

ANEXO B3: EXEMPLO DE POLÍTICA DE CONSUMO DE ÁLCOOL E DROGAS

1. Os funcionários que conduzem têm de cumprir os requisitos das Políticas para Veículos aplicáveis e exercer as devidas diligências para conduzirem em segurança. Os funcionários não têm autorização, em qualquer circunstância, para conduzir um veículo no âmbito do desempenho das suas funções na empresa quando algum tipo de diminuição de capacidades os tornar incapazes de conduzir em segurança. Esta proibição inclui circunstâncias em que um funcionário esteja temporariamente incapaz de conduzir um veículo em segurança ou devido ao consumo de drogas ou embriaguez.
2. Quaisquer ações disciplinares emergentes de violações do requisito de condução em estado de diminuição de capacidades deverão passar pelo Departamento de Recursos Humanos da Empresa, de forma a garantir o cumprimento de quaisquer Regulamentos Governamentais.
3. Todos os funcionários têm de informar o respetivo supervisor, no prazo de 24 horas, sobre todas as paragens ou detenções a que tenham sido sujeitos por agentes da autoridade por motivo de condução sob a influência de álcool ou drogas, embriaguez ou capacidades diminuídas enquanto conduziam no âmbito do desempenho das suas funções na empresa, quer seja no respetivo veículo pessoal ou num veículo da empresa, conforme estipulado por esta política.
4. Se o funcionário não comunicar estas ocorrências, enfrentará ações disciplinares que poderão incluir a rescisão do seu contrato de trabalho.
5. Relativamente à diminuição das capacidades devido ao consumo de álcool, esta *diminuição das capacidades* é definida pelo nível de álcool do indivíduo, conforme determinado pelo alcoolómetro ou análise sanguínea, aplicando-se sempre que se verifique um valor igual ou superior ao limite legal no local onde o funcionário se encontrava a conduzir. Para fins desta política, as conclusões basear-se-ão nos limites legais de álcool no sangue aplicáveis, não sendo exigida uma condenação. Os funcionários considerados como tendo as suas capacidades diminuídas numa colisão provocada pelo consumo de álcool serão despedidos à primeira violação desta política. Além disso, se um indivíduo recusar submeter-se a um teste de sobriedade, a análise sanguínea ou ao alcoolómetro, conforme solicitado por agentes da autoridade ou pela empresa, será despedido.
6. Para se decidir se existe diminuição de capacidades devido a substâncias legais ou ilegais não autorizadas, será efetuado um teste aceitável e fiável à presença da substância em questão. Não existe nenhum requisito que exija uma condenação. Os funcionários considerados como tendo as suas capacidades diminuídas por substâncias legais ou ilegais não autorizadas serão despedidos à primeira violação desta política.
7. A diminuição das capacidades devido a medicamentos de prescrição legal ou sem receita médica será determinada por testes aplicáveis, relatórios dos agentes da autoridade, pareceres médicos e qualquer outra informação pertinente. Os funcionários que conduzam com as suas capacidades diminuídas devido a medicamentos de prescrição legal ou sem receita médica poderão ser sujeitos a ações disciplinares que poderão incluir a rescisão do contrato de trabalho.

ANEXO B4: EXEMPLO DE POLÍTICA DE EMISSÃO DE CARTA DE CONDUÇÃO

Requisitos para os condutores:

1. É uma expectativa fundamental que todos os condutores cumpram toda a legislação em vigor.
2. É responsabilidade do condutor possuir uma carta de condução válida e/ou a carta de condução da categoria correta em conformidade com os requisitos legais aplicáveis.
3. Para além de cumprirem as políticas da empresa no que respeita a formação de condutores, espera-se que estes obtenham a formação adicional necessária para conservar qualquer carta de condução especializada que possuam, conforme exigido pelas leis locais ou regulamentos de segurança.
4. Cabe aos condutores notificar o respetivo supervisor direto no prazo de 24 horas após qualquer intimação (ou infração) relacionada com veículos motorizados que os desqualifiquem para conduzir esse tipo de veículos.

Políticas e procedimentos da empresa:

1. Existirá um processo para verificar se os condutores possuem uma carta de condução válida emitida pela autoridade governamental local com jurisdição, devendo a carta ser do tipo adequado ao veículo conduzido.
2. Existirá uma política estabelecida para a utilização autorizada de veículos que são propriedade da Empresa ou cedidos pela mesma.
3. Existirá um método estabelecido para recolher uma declaração anual de todos os condutores, que demonstre que estes analisaram e compreenderam a política de segurança de veículos atualmente em vigor.
4. No momento da contratação, os responsáveis pelo processo realizarão a verificação de antecedentes dos candidatos e a verificação de referências junto de empregadores anteriores. Estas verificações devem incluir, entre outros, os seguintes dados: número e gravidade de infrações relacionadas com veículos motorizados, suspensões de carta anteriores, colisões anteriores com veículos motorizados e experiência e formação anteriores.
5. Existirá um método para recolher a autorização escrita do condutor para permitir que a Empresa efetue verificações periódicas dos Registos sobre Veículos Motorizados, quando permitido por lei, ou para permitir a divulgação interna dos registos de condução.
6. Deverão ser mantidos registos atualizados das qualificações, carta, formação e desempenho de todos os condutores.
7. Existirá um método para categorizar os tipos e frequência das infrações relacionadas com veículos motorizados, que resultará em possíveis ações disciplinares ou suspensão dos privilégios de condução. Os funcionários devem ser informados sobre este sistema. Este sistema pode ser utilizado para colocar os condutores em categorias de risco e administrar programas mais intensivos aos condutores de risco mais elevado.

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

ANEXO B5: EXEMPLO DE POLÍTICA DE ELEGIBILIDADE DAS NOVAS CONTRATAÇÕES E DOS REQUISITOS DO CONDUTOR

CrITÉrios de Seleção (nos últimos três anos)	Elegibilidade de Contratação
A. Qualquer infração de condução relacionada com álcool e/ou drogas, incluindo condução sob a influência de álcool ou drogas ou condução em estado de embriaguez. Este critério também inclui a recusa de realizar um teste.	Não Elegível para Contratação
B. Suspensão ou revogação da carta de condução.	Não Elegível para Contratação (o recrutador pode abordar esta situação com alguma flexibilidade caso a suspensão se tenha devido a razões administrativas e/ou o candidato consiga apresentar documentação que prove a validade atual da respetiva carta de condução)
C. Abandonar o local de uma colisão ou fugir após um acidente, conforme definido pela legislação do estado/país onde ocorreu a infração.	Não Elegível para Contratação
D. Culpado num acidente com fatalidades, conforme definido pela legislação do estado/país onde ocorreu a colisão.	Não Elegível para Contratação
E. Qualquer combinação de três ou mais infrações ou colisões, com o veículo em andamento, nos últimos três anos. A avaliação da elegibilidade baseia-se na(s) data(s) da infração e não da condenação, ou Qualquer combinação de duas ou mais infrações ou colisões, com o veículo em andamento, em qualquer período de seis meses. A avaliação da elegibilidade baseia-se na(s) data(s) da infração e não da condenação.	Não Elegível para Contratação

As informações acima mencionadas podem ser recolhidas e registada em conformidade com as leis e regulamentos locais.

No caso de não ser possível implementar o processo de seleção segundo os critérios acima referidos, devido a acesso limitado aos dados sobre veículos motorizados (p. ex., intimações/infrações), ou devido a acesso restrito estipulado pelas leis e regulamentos locais, a Empresa afiliada tem de implementar um processo de seleção relacionado com Riscos Elevados que cumpra o mesmo objetivo da mitigação de riscos.

Os critérios de seleção alternativos (p. ex., critérios de classificação do risco através de valores pré-determinados que são atribuídos a colisões e/ou infrações) têm de ser analisados pela Equipa de Liderança Global para garantir que a designação do risco é adequada para excluir condutores com um historial de práticas de condução perigosas. Os critérios de avaliação têm de estar em conformidade com as leis e regulamentos locais aplicáveis.

ANEXO B6: EXEMPLO DE LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A IDENTIFICAÇÃO E GESTÃO DE CONDUTORES DE ALTO RISCO

Identificação de Condutores de Alto Risco

Entende-se por Condutor de Alto Risco um Condutor da Empresa ou cônjuge/parceiro de união de facto ou dependente autorizados que:

1. Tenha estado envolvido em três ou mais colisões não relacionadas e/ou infrações de trânsito nos últimos três anos ou
2. Tenha estado envolvido em duas colisões não relacionadas e/ou infrações de trânsito nos últimos seis meses ou
3. Tenha abandonado ilegalmente (conforme definido pela legislação local aplicável) o local de uma colisão nos últimos três anos ou
4. Tenha sido responsável (conforme definido pela legislação local aplicável) por uma colisão com vítimas mortais nos últimos três anos ou
5. Tenha visto a respetiva carta de condução ser suspensa ou revogada nos últimos três anos ou
6. Tenha incorrido numa infração por condução em estado de diminuição de capacidades nos últimos três anos ou
7. Tenha sido identificado como Condutor de Alto Risco através do programa de apreciação de IVMS da Empresa.

Gestão de Condutores de Alto Risco:

Gestão de Condutores identificados como “de Risco” de acordo com os processos de monitorização e avaliação:

1. Têm de participar em novas formações, conforme descrito nas Linhas de Orientação para Formação.
2. Os Condutores de Risco não podem conduzir Veículos Médios ou Pesados.
3. No mínimo, o Registo sobre Veículos Motorizados do Condutor de Risco (MVR) será analisado 12 meses após a classificação como Condutor de Risco.
4. Quaisquer ações disciplinares sobre um Condutor de Risco que ignore a intervenção, recuse participar em esforços de intervenção ou que seja repetidamente identificado como Condutor de Risco deverão ser encaminhadas para os Recursos Humanos.
5. A Empresa pode iniciar ações disciplinares, que podem resultar na rescisão do contrato, contra Condutores da Empresa que mantenham a classificação de Condutor de Risco por um período superior a dois anos.
6. Qualquer cônjuge ou parceiro de união de facto identificado como Condutor de Risco está proibido de conduzir um veículo propriedade da empresa ou cedido pela mesma.

Embora uma infração por condução em estado de diminuição de capacidades por consumo de álcool, drogas ilícitas ou medicamentos de receita médica influencie a avaliação do estado de Risco de um condutor, todas as decisões ou ações resultantes da Empresa em resposta a essa infração deverão ser encaminhadas para os Recursos Humanos.

ANEXO B7: EXEMPLO DE UMA POLÍTICA DE CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE DUAS RODAS

O objetivo deste documento é definir políticas que os contratados e trabalhadores sazonais da [Inserir nome da Empresa] têm de cumprir para garantir a sua segurança quando conduzem veículos de duas rodas no âmbito do desempenho das suas funções na [Inserir nome da Empresa].

Segurança em Veículos de Duas Rodas

Os veículos de duas rodas, ou motociclos, permitem às pessoas chegar a destinos a que os carros e camiões normalmente não têm acesso. Contudo, devido à sua natureza, a condução dos mesmos na estrada é relativamente mais arriscada.

Os requisitos seguintes aplicam-se a todos os Trabalhadores Sazonais ou contratados da empresa que conduzam veículos de duas rodas no âmbito do desempenho das suas funções na [Inserir nome da Empresa]. Os funcionários da [Inserir nome da Empresa] NÃO têm autorização para utilizar veículos de duas rodas no âmbito do desempenho das suas funções na empresa sob nenhuma circunstância.

Requisitos Gerais

Os Requisitos de Segurança para Veículos de Duas Rodas de um país devem incluir o seguinte:

1. **Formação em operação segura do veículo:** Todos os condutores têm de participar e concluir com êxito a formação de segurança relevante administrada por formadores habilitados num número de dias estipulado após a contratação por parte da [Inserir nome da Empresa]. Também têm de participar em formações de revisão preparadas pelo Coordenador ou Gestor de Segurança dos Veículos, de acordo com uma periodicidade estipulada.
2. **Passageiros:** Os passageiros só podem ser transportados em veículos de duas rodas com a autorização do coordenador de segurança dos veículos E apenas se utilizarem o Equipamento de Proteção Individual adequado, conforme definido abaixo.
3. **Transporte de cargas:** Não é permitido transportar cargas pesadas em veículos de duas rodas. O transporte de bagagem leve/bens pessoais só é permitido mediante a utilização de recipientes específicos (p. ex. alforges, mochilas) que tenham sido classificados pela equipa de segurança dos veículos como recipientes que permitem a operação segura do motociclo.
4. **Características/componentes de segurança do veículo:** O Coordenador de Segurança dos Veículos deve assegurar-se de que todos os Veículos de Duas Rodas estão equipados com as características e componentes de segurança necessários que permitam o funcionamento correto do veículo.

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

-
5. **Distância máxima:** Cada país deve definir a distância máxima que um indivíduo pode percorrer num veículo de duas rodas no âmbito do desempenho das suas funções na empresa durante um ano.

Carta de Condução e Registo do Veículo

O Coordenador de Segurança dos Veículos deve assegurar-se de que todos os condutores de veículos de duas rodas possuem uma carta de condução válida e os documentos necessários antes de iniciarem as suas funções na [Inserir nome da Empresa]. Todos os veículos utilizados para realizar atividades no âmbito do desempenho de funções na [Inserir nome da Empresa] devem ter um registo válido, quando a lei o exigir, bem como todos os documentos de registo.

Formação em Segurança dos Veículos

Todos os condutores de veículos de duas rodas têm de participar na formação administrada pela Empresa em intervalos considerados necessários pela Equipa de Segurança dos Veículos ou pela Administração.

Equipamento de Proteção Individual (EPP)

Todos os condutores têm de usar equipamento de proteção individual, conforme exigido pela Equipa de Segurança dos Veículos ou pela Administração. A utilização do EPP é obrigatória independentemente da distância, tempo, terreno, local e condições climatéricas da viagem. O EPP deve ser fabricado de acordo com os requisitos locais de regulação da segurança e verificado regularmente, para excluir a existência de defeitos.

O EPP e os outros equipamentos de segurança para todos os condutores de veículos de duas rodas devem cumprir os seguintes requisitos (os elementos a **negrito** são fundamentais):

- a. **Capacete (Integral)**
- b. **Óculos de Proteção**
- c. **Casaco**
- d. **Cotoveleiras e Joelheiras**
- e. Luvas de cabedal
- f. Calças de perna inteira (resistentes a abrasão)
- g. **Botas**
- h. Gabardina (em duas peças), conforme necessário

ANEXO C1: GERIR A FADIGA DO CONDUTOR

1. INTRODUÇÃO

A fadiga do condutor é um fator que influencia um número significativo de acidentes de viação e mortes na estrada todos os anos. Trata-se de um tópico particularmente importante a abordar junto das pessoas que conduzem para o trabalho e deste para casa. A fadiga reduz a nossa atenção relativamente ao que está a acontecer na estrada, tornando-nos menos aptos a reagir prontamente e em segurança caso surja uma situação de perigo.

A NETS recomenda que todas as organizações adotem políticas que estipulem que os funcionários e condutores autorizados não possam conduzir um veículo em estado de fadiga ou quando tomam medicamentos com ou sem receita médica que possam afetar negativamente a sua capacidade para conduzir um veículo em segurança. A gestão da fadiga é uma responsabilidade partilhada entre a organização e o funcionário. Cabe à organização informar os condutores sobre como identificar a fadiga e problemas de atenção, bem como sobre os meios adequados para abordar este problema. A empresa e os funcionários são responsáveis pelo cumprimento das políticas e linhas de orientação da empresa relacionadas com a gestão da fadiga.

Através de uma gestão da viagem adequada e da consciencialização dos condutores e supervisores, os riscos associados à fadiga do condutor podem ser minimizados. A forma mais eficiente de gerir os riscos da fadiga do condutor é a eliminação da necessidade de conduzir. As viagens só devem ser efetuadas quando existe uma necessidade clara da empresa e quando as alternativas, como teleconferência ou videoconferência, não são viáveis.

As próximas secções apresentam informações úteis para ajudar os funcionários a planear e a realizar um dia de trabalho, no sentido de minimizar o risco de fadiga do condutor enquanto este conduz. As empresas devem incorporar estas informações nas respetivas políticas e materiais de sensibilização. Devem também criar políticas de dormida que se apliquem aos condutores que reconheçam quando estão num estado de fadiga.

2. FACTOS SOBRE A FADIGA EM CONDUTORES

O sono é regulado por dois sistemas: a *homeostasia do sono-vigília* e o *relógio biológico circadiano*. Quando estamos acordados durante um longo período de tempo, a homeostasia do sono-vigília diz-nos que a necessidade de dormir se está a acumular e que é hora de dormir. Todos os adultos precisam de sete a nove horas de sono ininterrupto por noite para se sentirem completamente repousados e na posse total das suas capacidades.

Por outro lado, o nosso relógio biológico circadiano interno regula os períodos de sonolência e de vigília ao longo do dia. O ritmo circadiano sobe e desce em diferentes momentos do dia. De acordo com a Fundação Nacional do Sono (National Sleep Foundation) dos Estados Unidos, a vontade predominante de dormir entre os adultos ocorre geralmente entre as 2:00 e as 4:00 e à tarde entre as 13:00 e as 15:00. A vontade de dormir pode variar consoante se seja uma “pessoa matinal” ou uma “pessoa notívaga”. A

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida “como está,” sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

sonolência que sentimos durante estes “mínimos circadianos” será menos pronunciada se tivermos dormido o suficiente, mas será mais intensa se tivermos privação de sono. Os períodos do dia em que os “mínimos circadianos” têm probabilidade de ocorrer são também os períodos do dia em que o risco de colisão tende também a ser mais elevado.

Quando conduz num estado de sonolência ou fadiga, mesmo que não adormeça, estará menos concentrado, o seu tempo de reação será mais lento e a sua capacidade para tomar decisões será afetado. Estudos comprovam que a privação de sono pode diminuir o desempenho do condutor tanto ou mais do que o álcool. De facto, se ficar acordado durante 17 ou mais horas, os efeitos sobre o desempenho na condução são equivalentes aos de uma concentração de álcool no sangue igual ou superior aos limites legais na América do Norte e na Europa. Por outras palavras, conduzir com sono é como conduzir embriagado.

A privação de sono leva-nos a contrair uma “dívida de sono”, e dormir é a única forma de saldar esta dívida. Enquanto não compensar o sono perdido, corre um risco maior de ter um acidente devido a fadiga.

3. RECONHECER A FADIGA

Em seguida, apresentamos-lhe alguns dos sinais e sintomas mais comuns de condução em estado de fadiga:

- A. Dificuldades em manter a postura ou a cabeça direita
- B. Bocejos excessivos
- C. Olhos cansados, pesados ou a arder
- D. Dificuldades de concentração
- E. Dificuldades em lembrar os últimos quilómetros percorridos
- F. Sair da sua faixa, pisar a berma ou atravessar a linha central
- G. Falhar a saída
- H. Pisar uma “banda sonora” na berma da estrada
- I. Perda de atenção devido a microsono (uma perda de atenção não intencional que pode durar cerca de seis ou mais segundos).

Se detetar a ocorrência de um ou mais microsonos, ou quaisquer outros sinais de fadiga durante a condução, pare imediatamente num local seguro e descanse antes de continuar a viagem.

Se sente frequentemente os sintomas enumerados acima, poderá sofrer de uma perturbação do sono, como apneia. Os sintomas incluem um ressonar profundo interrompido por períodos súbitos de silêncio, sono agitado e cansaço constante durante o dia. Para saber mais sobre as opções de diagnóstico e tratamento, consulte o seu médico.

4. ESTRATÉGIAS PARA GERIR A FADIGA

Planeamento Antes da Viagem

A. Descansar o Suficiente

1. Certifique-se de que dorme o suficiente antes de conduzir. A maioria dos adultos precisa de sete a nove horas de sono ininterrupto todos os dias.
2. Não agende atividades de longa duração, profissionais ou pessoais, antes de uma viagem longa.
3. Tente ir dormir e acordar à mesma hora todos os dias, mesmo em dias em que não trabalhe. O descanso é mais profundo quando as horas de sono são consistentes.
4. Se faz exercício físico depois do trabalho, espere três horas entre o fim do exercício e a hora de se deitar.
5. O álcool e a cafeína podem perturbar os seus padrões de sono, pelo que deve evitá-los.

B. Agendar a Viagem para Evitar Horas de Condução de Alto Risco

Tente evitar viagens longas ou monótonas a horas do dia em que seja provável que venha a sentir “mínimos circadianos”, o que aumenta o risco de uma colisão ou acidente por fadiga: primeiras horas da manhã e horas entre o almoço e o início da tarde.

C. Planear o Percurso

1. Planeie os seus percursos eficazmente, de forma a reduzir o tempo de condução. Sempre que possível, planeie as suas paragens em trabalho por ordem de distância sucessiva, para reduzir a exposição ao risco e os quilómetros percorridos.
2. Antes de iniciar a viagem, tenha em consideração os seguintes fatores que podem representar um risco: manutenção do veículo (níveis de óleo e fluidos, pneus, etc.), condições da estrada, hora e duração da viagem, terreno, clima, visibilidade, segurança/proteção pessoal, densidade do tráfego, presença de animais, presença/densidade de peões, ambiente, comunicações (se for possível, faça os seus telefonemas antes de iniciar a viagem) e disponibilidade de serviços de emergência ao longo do percurso.
3. Se lhe for atribuído um novo território, fale com o seu supervisor sobre a forma mais segura e eficiente de gerir a sua rotina diária.
4. Planeie quais os clientes a visitar e os percursos a percorrer. Reserve algum tempo extra, para evitar pressas. Planeie visitas e percursos alternativos para o caso de se deparar com tráfego ou com um imprevisto na estrada.

D. Planear as Horas de Condução e de Trabalho e os Períodos de Descanso

As recomendações seguintes para planear as horas de condução, de trabalho e os períodos de descanso visam os funcionários que conduzem veículos médios e ligeiros, bem como as pessoas para quem a condução não é a função principal. São significativamente mais conservadoras do que o permitido ao abrigo dos requisitos reguladores para condutores profissionais que passam todo o seu tempo atrás do volante.

1. Máximo de Horas de Trabalho (com e sem condução) Diárias: oito horas, incluindo os descansos; recomenda-se não exceder as 40 horas (numa semana), incluindo os descansos.
2. Máximo de Horas Consecutivas a Conduzir: duas horas. Descanse pelo menos 15 minutos após cada duas horas de condução.
3. Descanso Mínimo (não conduzir): O tempo mínimo de descanso após oito horas a conduzir deve ser de 11 horas.

E. Calcular o Tempo de Viagem

1. Antes de iniciar a viagem, tente utilizar mapas online para calcular o tempo que demorará a viajar de e para um destino. Nunca introduza dados de GPS no aparelho de GPS enquanto conduz. Deve fazê-lo antes da viagem, ou quando o veículo estiver estacionado num local seguro.
2. Marque uma dormida quando o seu plano exigir dias de trabalho longos. Antes da viagem, confirme junto do seu supervisor se tem alguma dúvida sobre as linhas de orientação para dormidas.

Pressupondo uma velocidade média de 72 quilómetros ou 45 milhas por hora e um dia de trabalho de oito horas, a tabela seguinte fornece-lhe as horas de condução aproximadas necessárias para determinadas distâncias, tal como indica a relação entre a distância percorrida e o tempo disponível para fins de trabalho. Simplificando, quanto mais tempo passar na estrada, menores serão as horas de trabalho que terá disponíveis e maior será a probabilidade de sentir fadiga. Além de aumentar o seu nível de risco, também é possível que a qualidade do seu trabalho seja afetada.

Distância da Viagem (Milhas)	Distância da Viagem (Quilómetros)	Horas de Condução	Horas de Trabalho sem Conduzir
45	72	1	7
90	145	2	6
135	217	3	5
180	290	4	4
225	362	5	3
270	435	6	2
315	507	7	1
360	579	8	0

Conduzir durante quatro ou mais horas (realçado a amarelo) poderá não ser a utilização mais segura, económica ou eficiente do seu tempo, ao passo que conduzir entre cinco e oito horas (realçado a vermelho) indica que deve considerar outras alternativas, como realizar a reunião por teleconferência ou videoconferência, ou viajar de avião.

F. Antecipar Circunstâncias e Eventos Inesperados

1. Ao planejar a sua viagem, tenha em consideração outros fatores, tais como zonas urbanas, engarrafamentos e mau tempo. Estes fatores aumentarão o tempo de condução e exigirão mais concentração da sua parte, o que só por si pode aumentar a fadiga. Certifique-se de que tem tempo de reserva para estas interrupções e pense nelas ao decidir se uma dormida será a melhor opção.
2. Lembre-se de que as estimativas de chegada ao destino do GPS não incluem possíveis atrasos, pelo que deve ter este fator em mente quando planejar a viagem.

Em Trabalho e Na Estrada

A. Flexibilidade das Horas de Condução

Se a ocorrência de imprevistos aumentar o seu horário de trabalho e/ou as horas de condução para além do que planeou, não tente mesmo assim "encaixar" os seus planos iniciais para esse dia na sua agenda. É melhor parar e passar a noite num determinado local do que arriscar conduzir fatigado.

B. Gerir a Fadiga

A forma mais eficaz para evitar a fadiga e a sonolência ao volante é ter um sono de qualidade na medida certa. No entanto, se sentir os sinais de aviso da fadiga enquanto conduz, tome as seguintes medidas:

Melhor opção: Pare de conduzir—saia na próxima saída ou zona de descanso.

1. Consoante a hora do dia e a disponibilidade de instalações, pondere passar a noite nesse local.
2. Caso contrário, estacione o veículo num local seguro e faça uma sesta. Só precisa de 20 minutos para fazer uma sesta reparadora. (Se dormir mais de 20 minutos, poderá sentir-se atordoado durante 15 minutos ou mais depois de acordar).
3. Se viajar com um colega, mudem de condutor quando pararem para descansar.

Segunda opção: Consumir cafeína.

O equivalente a duas chávenas de café pode aumentar a atenção durante várias horas. Normalmente, o café demora cerca de 30 minutos a entrar na corrente sanguínea. A cafeína está disponível em várias formas (café, chá, refrigerantes, bebidas energéticas, pastilha elástica, comprimidos) e em várias dosagens. Por exemplo, a dosagem de cafeína numa chávena de café (cerca de 135 mg) corresponde sensivelmente à dosagem de duas ou três chávenas de chá ou três ou quatro latas de Coca-Cola normal ou de dieta. **Os estudos sugerem que é mais eficiente combinar uma sesta breve com o consumo de cafeína para aumentar a atenção do que apenas consumir cafeína.**

Estratégias como abrir a janela ou ouvir música alto **não** são métodos eficazes na gestão da fadiga. Apenas servem para disfarçar temporariamente a fadiga.

Para a sua segurança pessoal: Certifique-se de que os locais onde para para dormir são seguros (p. ex., estacionamento de lojas bem iluminados e zonas de descanso designadas). Procure zonas com maior densidade de peões; muitos crimes ocorrem em locais com menos testemunhas. Desligue a ignição, esconda todos os bens de valor, tranque as portas e feche as janelas (permita alguma ventilação em dias quentes de sol).

5. OUTROS FATORES A CONSIDERAR

A. Utilização de Veículos e Horas de Trabalho após Viagens Aéreas

O "jet lag" é um problema que poderá afetar as pessoas que atravessam fusos horários. Todos os funcionários que façam voos internacionais, voos durante a noite, voos com um ajuste significativo do fuso horário ou que desembarquem a uma hora muito tardia poderão sentir "jet lag" e fadiga. Estes funcionários não devem conduzir um veículo motorizado depois de longos períodos de viagem aérea.

Sugestões de segurança rodoviária para pessoas afetadas pelo "jet lag":

1. Não conduza um veículo motorizado imediatamente após a sua chegada ao destino. Os riscos de colisão podem ser particularmente elevados em locais onde a direção do tráfego é oposta à que está habituado, ou onde os sinais são desconhecidos.
2. Alugue um veículo apenas quando não existir outra forma de transporte compatível com as necessidades profissionais, sobretudo imediatamente após uma viagem longa. Os serviços rodoviários locais costumam ser uma opção segura, fiável e económica de transporte terrestre para o hotel, local de trabalho, casa e outros destinos. As ligações de comboio expresso de e para o aeroporto também devem ser utilizadas quando tal for adequado.
3. Se está a chegar a casa a uma hora tardia, à noite ou de manhã muito cedo, depois de um voo muito longo, planeie de forma a que alguém o vá buscar ao aeroporto, apanhe um táxi ou recorra aos transportes públicos.
4. Quando os funcionários chegarem muito cedo de manhã, depois de um voo transatlântico ou outro voo muito longo, a concessão de um período de descanso adequado antes de retomarem o trabalho poderá ser uma boa opção. As horas passadas a voar devem ser incluídas no expediente.

B. Problemas Médicos

Tenha atenção a qualquer problema médico que possa afetar a sua capacidade para ficar alerta enquanto conduz (p. ex., diabetes, hipertensão arterial, problemas cardíacos, depressão, apneia) e planeie a suas viagens em conformidade. O seu médico pode ajudá-lo a abordar o seu problema de forma eficaz e responsável. Em última instância, cabe-lhe a si tomar todas as precauções necessárias e informar o departamento de Recursos Humanos ou de Saúde Ocupacional caso tenha um problema que possa colocar em risco a condução segura de um veículo no âmbito do desempenho das suas funções na empresa. (Deve contactar os Recursos Humanos caso necessite de instalações de trabalho especiais ou de outro trabalho.)

Esta informação é facultada como cortesia da NETS aos respetivos membros e também ao público em geral. É fornecida "como está," sem declarações ou garantias relativamente à exatidão da mesma. Nem a NETS nem qualquer outra empresa contribuidora se responsabilizam pelo conteúdo ou utilização desta informação.

Efeitos na saúde de longos períodos de inatividade: Trombose venosa profunda

As longas horas de condução e de viagem sem atividade física também têm efeitos negativos na saúde. As viagens aéreas demoradas estão associadas ao risco de trombose venosa profunda, que é um coágulo de sangue que se forma no corpo, normalmente na perna. Se o coágulo se libertar, pode atingir o pulmão, provocando graves lesões pulmonares ou até mesmo a morte. Para obter algumas sugestões de prevenção, acesse a <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

C. Medicação

Alguns medicamentos com ou sem receita médica podem causar sonolência. Informe-se sobre todos os efeitos secundários da sua medicação junto do seu médico ou farmacêutico. Além disso, leia todas as bulas dos medicamentos sem receita médica para saber se a sonolência é um possível efeito secundário. Se está a iniciar uma nova medicação, veja de que forma esta o afeta antes de a tomar durante a condução. Estas precauções são responsabilidade sua. **Nunca deve conduzir, por motivos profissionais ou outros, se estiver a tomar medicação que possa provocar sonolência.**

D. Stress

O stress profissional e doméstico e os conflitos podem dificultar um sono repousado, podendo causar privação de sono e incapacidade de concentração na tarefa que está a executar. Se está a passar por elevados níveis de stress ou por algum conflito no emprego ou em casa, contacte um profissional de saúde mental, o seu médico ou o Programa de Apoio ao funcionário da [INSERIR NOME DA EMPRESA], quando disponível.

E. Alimentos e Bebidas

Certas “comidas de conforto” têm sido associadas a um sono insuficiente. Evite o consumo de refeições pesadas, picantes, salgadas ou gordurosas, principalmente três horas antes de dormir. Os alimentos que interferem com o sono incluem fritos, alho, molho de tomate e chocolate. Para obter sugestões sobre comer para conservar a energia, consulte a secção “**Comer para Conservar a Energia**” (abaixo). A cafeína é um estimulante e não fornece energia ao corpo. Pode dar-lhe uma falsa sensação de energia e suprimir os sinais naturais do apetite. A cafeína deve ser consumida com moderação. Os seus efeitos posteriores incluem cansaço, irritabilidade e baixos níveis de energia.

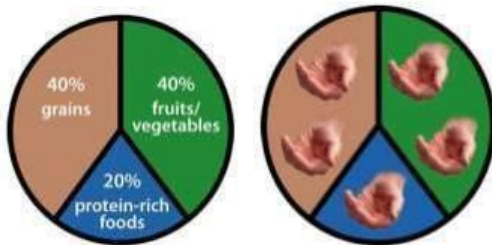
O álcool é um depressivo que altera o humor e que acaba por aumentar os efeitos da fadiga. Beber álcool antes de se deitar pode interromper o sono, pois afeta os níveis de açúcar no sangue. **Nunca conduza um veículo depois de consumir álcool, independentemente da quantidade.**

Comer para Conservar a Energia

O Instituto de Desempenho Humano fornece as seguintes recomendações sobre como comer para conservar a energia:

Utilize a palma da sua mão ou uma mão-cheia para calcular a quantidade adequada para cada grupo alimentar às refeições.

Imagine um prato dividido em três secções, como um sinal da paz. Há espaço para cinco mãos-cheias: duas de cereais, duas de frutas e/ou vegetais e uma de proteína. Agora, vamos imaginar as suas mãos-cheias num prato ao pequeno-almoço. Talvez esteja a tomar uma mão-cheia de ovos mexidos, uma fatia de torrada, uma mão-cheia de amoras pretas e vermelhas frescas e um copo/mão-cheia de sumo de laranja.



Para saborear este pequeno-almoço, mastigue a comida devagar, pousando o garfo enquanto mastiga, e converse com outra pessoa. Um pequeno-almoço de “cinco mãos-cheias” comido no espaço de uma hora depois de acordar dará energia ao seu metabolismo para o dia e fornecerá um equilíbrio de nutrientes às suas necessidades fisiológicas.

A oportunidade é tudo. Para conservar eficazmente a sua energia ao longo do dia, deve comer pouco e com frequência. Entre refeições, poderá precisar de um pequeno petisco saudável (cerca de 100 -150 calorias, no máximo) a cada duas ou três horas, de preferência de baixo índice glicémico, como iogurte, alperces secos, maçã ou aipo com manteiga de amendoim. Os petiscos não servem para o satisfazer. Em vez disso, deve comê-los para compensar pelo tempo entre refeições e conservar os seus níveis de energia.

O ideal é nunca passar mais de quatro horas sem comer, pelo que deve planear atempadamente antes de iniciar a viagem. Lembre-se: o controlo da sua alimentação está nas suas mãos. É fácil ter uma boa nutrição se se comer pouco, com frequência e utilizar a mão como ferramenta de medição.

Para obter mais informações, consulte o site do Instituto de Desempenho Humano em <http://www.hpinstitute.com/>.

6. MATERIAIS DE CONSULTA

A. 'Documento Técnico' sobre a Fadiga em Condutores

A [Sociedade Europeia do Sono](#) (European Sleep Research Society) desenvolveu um documento técnico intitulado *Sono ao Volante* (Sleepiness at the Wheel), que apresenta uma boa descrição geral das provas científicas relacionadas com a sonolência ao volante e sugere métodos comportamentais e tecnológicos para abordar a fadiga em condutores em ambientes empresariais:

B. Programa Norte-Americano de Gestão da Fadiga (NAFMP, North American Fatigue Management Program)

Desenvolvido em conjunto pelo Departamento de Transportes dos Estados Unidos e pelo Transport Canada, o [Programa Norte-Americano de Gestão da Fadiga](#) (www.nafmp.com) disponibiliza cursos online gratuitos e materiais de consulta que visam ajudar condutores de pesados, motoristas e outros intervenientes na cadeia de fornecimento a gerir a fadiga ao volante com maior eficiência. Estes materiais foram desenvolvidos principalmente para a indústria de transporte de mercadorias, embora também sejam úteis para empresas com funcionários que conduzam até ao trabalho.

Os tópicos da NAFMP incluem:

- Como promover uma cultura empresarial que suporte a redução da fadiga em condutores
- Formação em gestão da fadiga para condutores, famílias dos condutores, executivos e gestores de transporte, expedidores/recetores e despachantes
- Rastreio e tratamento de perturbações do sono
- Planeamento do condutor e da viagem
- Tecnologias de gestão da fadiga

C. Regulamentos sobre as horas de trabalho e de descanso nos Estados Unidos e na União Europeia

Regulamentos dos EUA para operadores de camiões e autocarros pesados:

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

Informação da Comissão Europeia relativa aos regulamentos sobre o tempo de condução e de trabalho: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

ANEXO C2: ORIENTAÇÃO SOBRE GESTÃO DA VIAGEM

1. O que é a Gestão da Viagem?

A Gestão da Viagem é um processo de planeamento e execução de viagens de transporte terrestre necessárias em conformidade com todos os requisitos de Saúde, Segurança, Proteção e Ambiente (HSSE). A Gestão da Viagem pode ser dividida em três fases:

A. Planear a Viagem

Os aspetos abordados no planeamento da viagem incluem (entre outros):

- a. Determinar se a viagem é necessária e quando conduzir, incluindo descansos e horas de condução;
- b. O veículo a utilizar e a respetiva adequabilidade e condições de funcionamento;
- c. Capacidades e competências necessárias do condutor;
- d. Percurso selecionado e locais onde descansar.

Um dos principais aspetos do processo de gestão da viagem é o Plano de Gestão da Viagem (JMP). Normalmente, o JMP é coligido por um Despachante, Gestor de Viagem ou Condutor. Antes de realizar a viagem, o Condutor deve estar completamente informado (ou consciente) sobre a viagem e os riscos associados, incluindo as medidas de mitigação, conforme documentado no JMP.

B. Realizar a Viagem

É da responsabilidade dos condutores realizar as viagens de acordo com o JMP acordado, embora outros fatores também possam ter de desempenhar um papel. Por exemplo, o JMP poderá incluir preparativos para um procedimento de “Homem Perdido” que poderá ter de ser iniciado pelos Gestores de Viagens. Este procedimento é relevante quando o condutor atravessa zonas desertas ou hostis, incluindo zonas sem cobertura de rede móvel.

C. Conclusão da Viagem

A conclusão da viagem garante que os objetivos da mesma foram cumpridos e permite acumular conhecimentos que podem ajudar a melhorar o processo de gestão de viagens e/ou a planear viagens futuras.

2. Por quê optar pela Gestão da Viagem?

A Gestão da Viagem é utilizada para prevenir consequências de segurança indesejadas relacionadas com HSSE das viagens por meios terrestres. Os supervisores responsáveis pelos indivíduos que conduzem no âmbito das suas funções na têm a responsabilidade de garantir a elaboração de um JMP sempre que necessário. Qualquer pessoa que conduza um veículo da empresa ou no âmbito das suas funções na mesma é responsável por cumprir os requisitos de um JMP quando necessário.

Alguns aspetos a ter em linha de conta num plano de gestão da viagem incluem:

A. Local de carga e descarga (quando aplicável)

- Carregar e descarregar no local, incluindo avaliação do local e perigos do mesmo
- Carregamento do veículo (passageiros, estabilidade do produto para transporte a granel, perigos da carga)
- Tipo de veículo necessário para a viagem e adequabilidade do veículo à estrada

B. Preparação do condutor

- Períodos de condução e de descanso
- Competência e aptidão do condutor, incluindo considerações sobre fadiga

C. Percurso autorizado

- Plano do percurso (pode ser mais longo do que o percurso mais rápido, ou mais curto, de forma a evitar perigos)
- Permite cumprir as horas de condução e de descanso

D. Identificação dos perigos da estrada e controlos

- Perigos gerais de segurança, incluindo as infraestruturas, ambiente, estações do ano, condições climatéricas (pó, neve, gelo, chuva, nevoeiro) de um país, condução noturna (visibilidade reduzida), etc.
- Perigos circunstanciais, tais como estradas encerradas, cruzamentos perigosos, limites de velocidade, condições rodoviárias perigosas, pontes, limites de altura, etc.
- Perigos específicos de segurança
- Práticas locais de condução, diferenças decorrentes da hora do dia e/ou dia da semana, eventos nacionais e religiosos, peões e animais de grande porte na estrada

E. Processo de Comunicação

- Planeamento e alterações no percurso, preparação para respostas de emergência, desvios e chegada

Plano de Gestão da Viagem		Viagem de Alto Nível <i>Visita ao local pelo GM e Consultor de HSE e regresso.</i>			Nomes dos Passageiros	Segundo Condutor ?
Descrição:						
A viagem é necessária? Porquê?		<i>Sim, requisito contratual</i>			1 <i>Mike Smith</i>	
Pode ser combinada com outra viagem? Se		<i>Não, não há mais viagens agendadas para hoje</i>			2	
É necessário conduzir durante a noite? Se sim, <i>Não</i>					3	
Nome da pessoa que desempenha a função de Gestor de Viagem		<i>Joe Mitchell</i> Telefone: <i>12345678</i>			4	
Data da Partida	Hora da Partida	ID do Veículo	O Veículo é adequado para a Viagem?	Nome do Condutor Principal (e da Empresa, caso se trate de um Contratado)	A(s) carta(s) de condução é(são) válida(s) para o veículo e país em questão?	O Condutor recebeu formação em Condução
<i>04/25/11</i>	<i>07:30</i>	<i>88-XT-VD</i>	<i>sim</i>	<i>Dave River</i>	<i>sim</i>	<i>Sim (10/10/11)</i>
Destino do Percurso/Zona(s) de Descanso		Hora da chegada	Hora da Partida	Pausa para descanso	É Necessário um	Perigos conhecidos do destino/zona(s) de descanso e medidas de mitigação, instruções específicas (p. ex.
<i>Escritórios de Smithtown – Salt Flat</i>		<i>09:15</i>	<i>09:45</i>	<i>sim</i>	<i>sim</i>	<i>Abrandar devido a Obras na Estrada aos 100 km, café</i>
<i>Salt Flat - Local: Brownsville</i>		<i>11:00</i>			<i>sim</i>	<i>Medidas de segurança à entrada do local, necessário</i>
A Viagem decorreu como esperado? Se não, porquê?					Assinatura do Condutor (salvo se o condutor for também o gestor de viagem)	
<i>Não. A viagem sofreu um atraso devido a mais obras na estrada entre Salt Flat e o local. Hora de chegada: 11:25.</i>						

Resposta de Emergência	<i>(p. ex., detalhes do contacto, áreas remotas sem cobertura de GSM, etc.)</i>
<i>Gestor de viagem: 12345678; Gestor de segurança - John Wayne: 23456 6789; Gestor do local - Rob Keens: 34560987. Cobertura de GSM total.</i>	
Segurança	<i>(p. ex. roubo do veículo, assalto, casos de furto - carga, veículo, etc.)</i>
<i>O Starbucks em Salt Flat é conhecido pelos casos de roubo em veículos. Os bens pessoais devem ficar escondidos dos transeuntes; trancar veículo.</i>	
Localização e Hora	<i>(p. ex. hora da viagem, influência da condução noturna em estradas pouco iluminadas, conduzir durante o Ramadão, etc.)</i>
Ambiente e Circunstâncias locais	<i>(p. ex. clima, condições da estrada, risco de capotagem do veículo, etc.)</i>
<i>Tráfego rápido entre Salt Flat e o local. Estradas estreitas sobre Smiths Gap. Nevoeiro previsto para Smiths Gap. Reduzir a velocidade e aumentar a distância de segurança para prosseguir.</i>	
Carregar/Descarregar	<i>(p. ex. riscos especiais decorrentes da localização base ou das instalações do cliente, etc.)</i>
<i>Depois da entrada no local, a primeira viragem à esquerda tem a entrada para a plataforma de carga do lado esquerdo. Atenção ao tráfego de veículos pesados de mercadorias na zona.</i>	

ANEXO D1: EXEMPLO DE LISTA DE VERIFICAÇÃO DO VEÍCULO

VEÍCULO Nº:	NOME DO CONDUTOR	LEITURA DO VELOCÍMETRO (Km):	ATRELADO Nº: (Se for relevante)
EXTERNO		INTERNO	
SEM FUGAS DE COMBUSTÍVEL, ÓLEO OU ÁGUA		INSTRUMENTOS E MEDIDORES <ul style="list-style-type: none"> Nível do combustível Pressão do óleo Pressão do ar (veículos pesados) Nenhuma luz vermelha de aviso ligada 	
VERIFICAR NÍVEIS DE: <ul style="list-style-type: none"> Óleo do Motor Líquido dos Travões Líquido da Embraiagem Fluido da Direção Assistida Fluido da Transmissão Automática (se for relevante) 		CONTROLOS <ul style="list-style-type: none"> Buzina Travões Limpa para-brisas 	
VERIFICAR O NÍVEL DA ÁGUA: <ul style="list-style-type: none"> Depósito do Radiador e Níveis do Líquido de Refrigeração Verificar se a Tapa do Radiador está fechada Níveis do Depósito do Limpa Para-Brisas Nível da Água da Bateria 		AC/ÁUDIO: <ul style="list-style-type: none"> Ar condicionado em funcionamento Rádio em funcionamento 	

VERIFICAR OS SISTEMAS ELÉTRICOS: <ul style="list-style-type: none"> • Contactos da Bateria Limpos • Bateria Fixa • Verificar a área dos fusíveis • Faróis em funcionamento • Luzes de travagem em funcionamento • Luzes indicadoras de mudança de direção em funcionamento • Luzes de inversão de marcha em funcionamento • Luzes traseiras de alta intensidade em funcionamento 		PARA-BRISAS/LIMPA PARA-BRISAS <ul style="list-style-type: none"> • Limpa para-brisas • Para-brisas – limpo e sem obstruções 	
VERIFICAR BORRACHAS <ul style="list-style-type: none"> • Verificar se os tubos do radiador estão apertados • Verificar as correias da ventoinha • Verificar se os limpa para-brisas não estão gastos • Pneus– verificar se a pressão está correta • Mínimo da profundidade do rasto dos pneus: 1,6 mm • Rasto dos pneus coincide • Não existem cortes profundos, altos, bolsas, rasgões, exposição da proteção 		BANCOS, CINTOS DE SEGURANÇA E ESPELHOS <ul style="list-style-type: none"> • Posição do banco e cinto de segurança do condutor • Bancos e cintos de segurança dos passageiros • Espelhos 	
CARROÇARIA <ul style="list-style-type: none"> • Sem Danos • Carga Segura • Luzes e Refletores - Limpo 		EQUIPAMENTO DE EMERGÊNCIA <ul style="list-style-type: none"> • Macaco e acessórios • Extintor • Estojo de primeiros socorros • Triângulo de pré-sinalização 	
		ATRELADO (se aplicável) <ul style="list-style-type: none"> • Sem Danos • Mangueiras do Travão • Ligações Elétricas • Segurança do Acoplamento 	

OUTROS DEFEITOS ENCONTRADOS:

ESCREVA ZERO AQUI SE NÃO FOREM DETETADOS DEFEITOS	ASSINATURA DO CONDUTOR:
---	-------------------------

RELATÓRIO ACEITE POR:.....

ASSINATURA:.....

ANEXO E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012**PRÁTICAS SEGURAS PARA OPERAÇÕES COM VEÍCULOS MOTORIZADOS**

Esta norma consensual foi desenvolvida sob a direção da Associação Americana de Engenheiros de Segurança (American Society of Safety Engineers) e aprovada pelo Instituto Nacional de Normalização Americano (American National Standards Institute). Define práticas para a utilização segura de veículos conduzidos em representação do empregador, incluindo:

- Definições, gestão, liderança e administração
- Ambiente operacional
- Considerações sobre o condutor
- Considerações sobre o veículo
- Comunicação e análise de incidentes

Estas práticas foram criadas para serem utilizadas pelos responsáveis pela administração e condução de veículos motorizados no âmbito do desempenho de funções empresariais.

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