

Guia de Boas Praticas para



Índice

Introdução.....	1
Parte A: Elementos de Segurança para os Motoristas.....	3
Parte B: Elementos de Segurança para os Gestores.....	4
Anexo 1: Diretrizes para a implantação de elementos de segurança.....	5
Anexo 2: Diretrizes para gestão de Terceirizados nas atividades de transporte....	13
Anexo 3: Glossário de termos.....	15

Isenção de responsabilidade

Os objetivos propostos neste documento, assim como as ações relacionadas, cumprem com todos os requisitos legais, incluindo as normas e regulamentos, tanto para atividades padrão, quanto para outros requisitos legais relacionados. Especificamente, o processo de elaboração deste documento foi transparente e democrático. Foram consultados participantes internos e externos durante a elaboração do documento.

Introdução

Antecedentes

Os acidentes de trânsito são a principal causa de mortalidade entre os trabalhadores das empresas integrantes desta iniciativa que visa a sustentabilidade das empresas do setor cimenteiro (Cement Sustainability Initiative, CSI). Durante os anos de 2007 e 2008, mais de 200 funcionários, empreiteiros e terceiros perderam a vida em acidentes de trânsito. Mais de 60% destes acidentes ocorreram fora das dependências da empresa e 40% ocorreram nas áreas de trabalho. Diante da projeção de aumento das atividades do setor em todo mundo nos próximos anos, este número pode continuar crescendo se não forem tomadas medidas em conjunto e efetivas.

Considerando este contexto, o Grupo de Trabalho de CSI TF3 desenvolveu o Guia de Boas Práticas para a Segurança no Trânsito ("Guia de Boas Práticas").

Meta para condução segura

Os membros do CSI se comprometem a eliminar todos os acidentes e lesões causados no trânsito. Nós acreditamos que isso é possível mediante a implantação do Guia de Boas Práticas descrito neste documento, que provou ser eficaz na redução dos acidentes de tráfego dentro e fora da indústria.

Escopo

O escopo deste documento inclui o transporte em veículos pesados e veículos leves (ex. carros da empresa) considerando as empresas integrantes do CSI.

No entanto, como as maiorias dos acidentes rodoviários fatais na indústria envolvem veículos pesados e seus condutores, o foco deste documento são as atividades de transporte em veículos pesados.

O transporte realizado por terceirizados será abordado no Anexo 2.

Aplicabilidade

As boas práticas deste documento aplicam-se:

- A todas as atividades do setor de cimento e atividades relacionadas (agregados, concreto, asfalto).
- Todos os veículos e motoristas da empresa, e
- *Indiretamente a todos os veículos e condutores próprios ou terceirizados que utilizam:
 - vias e instalações da empresa
 - vias e áreas públicas que tenham relação com os negócios da empresa

*O projeto CSI sugere, quando possível e adequado, que as empresas de transporte devem aplicar o mesmo tipo de boas práticas em segurança rodoviária dentro de suas empresas, conforme detalhado no Anexo 2. Este documento faz referência, e é complementado pelos princípios gerais do Guia de Boas Práticas de Gestão de Segurança dos terceirizados, que centra-se na eliminação de fatalidades e lesões entre os terceirizados.

As boas práticas descritas neste documento não se aplicam aos veículos utilizados para fins privados, no entanto, práticas semelhantes devem ser fortemente encorajadas para aplacação em veículos privados.

Implantação

As empresas que participam do CSI devem adotar as Boas Práticas logo que possível em todas as atividades e áreas de operação, e procurar tê-las totalmente implementadas em um prazo de 5 anos.

As empresas que fazem parte do CSI devem apresentar relatórios anuais sobre os avanços realizados na implantação das Boas Práticas (ex. % de implantação, número de regiões onde foi implantado) dentro dos relatórios de responsabilidade corporativa.

Aprovação

Este documento foi aprovado pelos Conselheiros Delegados das empresas membros do CSI em outubro de 2009

Sobre a CSI

O Cement Sustainability Initiative (CSI) é um esforço global entre os 18 principais produtores de cimento, com operações em mais de 100 países. Coletivamente, essas empresas representam cerca de 30% de toda produção de cimento do mundo e variam em tamanho, de multinacionais muito grandes para pequenos produtores locais. Todos os membros do CSI têm integrado em suas estratégias de negócios o desenvolvimento sustentável, uma vez que o seu objetivo é tanto sólidos resultados financeiros como um forte compromisso no campo da responsabilidade social e ambiental. Ao longo dos seus 10 anos de história, o CSI tem-se concentrado em entender, gerenciar e minimizar os impactos da produção e utilização do cimento, abordando uma série de questões, incluindo: alterações climáticas, o uso de combustível, a segurança do empregado, emissões atmosféricas, reciclagem de concreto e gestão das minas.

www.wbcdcement.org

Parte A: Elementos de segurança para os motoristas

Esta seção descreve as boas práticas de segurança para os motoristas que devem ser adotados pelas empresas membro CSI. Estas boas práticas devem ser complementares aos requisitos da legislação e normas vigentes. Em caso de qualquer conflito ou contradição entre boas práticas e legislação local e/ou normas, deverá ser respeitado o exigido por lei, utilizando sempre que possível as boas práticas. Com o intuito de promover a aplicação das boas práticas, as empresas integrantes do CSI são encorajadas, sempre que adequado e relevante, a trabalhar em colaboração com os governos locais e associações industriais.

1. Ficar atento e prevenir a fadiga

Os motoristas devem estar descansados e atentos quando estiverem operando os veículos.

2. Drogas e álcool

Os motoristas não podem estar sob a influência de álcool, drogas ou qualquer outra substância ou medicamento que possa comprometer a sua capacidade de operar o veículo com segurança.

3. Cintos de segurança

Todos os veículos devem ter instalado um cinto de segurança para cada ocupante.

4. Passageiros

Os motoristas não devem conduzir passageiros ao menos que autorizados pela empresa.

5. Cargas

As cargas transportadas nos veículos devem ser fixadas com segurança e devem estar dentro dos limites de peso especificados pelo fabricante do veículo ou dentro dos limites de peso especificados por lei, se mais restritivos.

6. Respeitar as regras de trânsito e sinalizações

Os condutores devem conhecer e respeitar as leis, regras e códigos de trânsito das localidades onde dirigem os veículos, incluindo locais em que forem realizadas viagens ocasionais.

7. Telefones celulares e dispositivos de comunicações bidirecionais

Está proibido o uso de telefones celulares, considerando que as mãos devem estar livres quando se está ao volante. Incluindo o envio e recebimento de mensagens de texto.

8. Alta visibilidade de motoristas e veículos

Os motoristas devem utilizar vestuário de alta visibilidade quando estiverem trabalhando próximo a veículos em movimento. As luzes dos veículos devem estar acesas quando os mesmos estiverem em movimento, quando permitido pela legislação aplicável.

Parte B: Elementos de Segurança para os gestores

Esta seção descreve boas práticas de segurança para os gestores que devem ser adotados pelas empresas membro CSI para melhorar, a longo prazo, a segurança no transporte.

1. Funções e responsabilidades

Os líderes da empresa devem demonstrar de forma pessoal e clara seu compromisso com a gestão dos aspectos operacionais de segurança.

Para uma direção segura devem ser definidos claramente os papéis e as responsabilidades dos empregados nomeados na estrutura de gestão.

2. Qualificação e seleção dos motoristas

Qualquer pessoa que exerça atividades de direção deve estar capacitada a conduzir com segurança de acordo com critérios estabelecidos.

3. Formação e avaliação de motoristas

Todos os motoristas que operam em uma empresa devem receber treinamento inicial, e sempre que necessário, devem realizar treinamentos de acordo com a avaliação dos riscos existentes. Para altos riscos ambientais e veículos especializados os motoristas devem receber treinamentos adicionais apropriados.

4. Especificações e seleção de veículos

Os veículos devem ser selecionados de acordo com cada tarefa, levando em consideração o tipo e o tempo da viagem, tanto para o condutor quanto para o veículo, isso assegurará que as atividades de transporte sejam executadas de forma eficaz com o mínimo de risco para o condutor, para a carga e para os outros usuários da estrada.

5. Manutenção e revisão dos veículos

As empresas devem assegurar que todos os veículos cumprem com as condições adequadas de circulação e que fazem as revisões periódicas nos veículos de acordo com um programa de manutenção planejada.

6. Verificações antes do início do trajeto

Deve haver uma programação que contenha os controles e inspeções de rotina efetuadas nos veículos, além da frequência e do responsável pela execução dos mesmos.

7. Sistema de gravação de dados nos veículos (VDR ou caixas Pretas)

Sociedades ou empresas que têm problemas com os motoristas que dirigem em áreas geográficas de risco, devem considerar a instalação em seus veículos próprios, veículos de aluguel ou locação, de um sistema de controle interno (IVMS, Vehicle Monitoring System) ou um gravador de dados do veículo (VDR Vehicle Date Recorder). Assim poderá analisar os dados do trajeto e obter informações úteis para os motoristas e supervisores.

8. Tráfego e circulação no interior das instalações da empresa

Deve haver um plano de gestão do tráfego em todas as instalações da empresa para separar as pessoas dos veículos em movimento.

9. A gestão dos riscos durante a viagem

Os trajetos em vias públicas, em países com um elevado nível de risco, especialmente a noite ou em condições meteorológicas adversas devem ser avaliados. Deve-se também implantar planos de controle de riscos, quando necessário.

Anexo 1: Diretrizes para implantação de elementos de segurança

Parte A: Orientações de Gestão na implementação de elementos de segurança para motoristas

Estas orientações descrevem os sistemas de gerenciamento que contribuem para garantir que os elementos de segurança para os motoristas se apliquem adequadamente.

1. Fique atento e previna a fadiga

Os motoristas não devem dirigir os veículos sem estar devidamente descansados e alerta.

É responsabilidade dos motoristas estarem devidamente descansados na hora de sentar-se ao volante. A empresa deve informar aos motoristas como identificar a fadiga ou qualquer problema de atenção e os meios de enfrentá-los.



As empresas devem garantir que seus mecanismos de incentivo não levem os motoristas a dirigirem mais horas do que deveriam o que poderia levá-los a dirigir cansados ou com fadiga.

2. Drogas e álcool

Os motoristas não devem dirigir um veículo sob a influência de álcool, drogas ou qualquer substância ou medicamento que possa afetar negativamente sua capacidade de operar o veículo de forma segura.

Os motoristas devem cumprir essas práticas juntamente com a regulamentação local e os procedimentos gerais da sua empresa com relação ao uso a drogas e álcool.

3. Cintos de segurança

Todos os veículos (sejam próprios, terceirizados ou alugados) devem estar equipados com cintos de segurança para cada um dos passageiros. Tanto os motoristas como os passageiros de qualquer veículo devem usar o cinto de segurança sempre que o mesmo estiver em movimento.

O uso do cinto de segurança é um método reconhecido de proteção para os ocupantes do veículo em caso de acidente. Portanto, é responsabilidade do motorista garantir que todos os passageiros usem os cintos de segurança individuais sempre que o veículo estiver em movimento.



Os Táxis e ônibus que não forem equipados com cintos de segurança só serão usados quando não existirem alternativas. Para minimizar o risco nesses veículos, o banco do passageiro da frente (junto ao pára-brisa) e os assentos do ônibus ao lado das entradas, não serão ocupados a menos que cintos de segurança estejam instalados. O uso de dispositivos para parar, relaxar ou modificar o funcionamento adequado do cinto de segurança é proibido.

Um veículo equipado com beliches para dormir, se as mesmas, forem usadas com o veículo em movimento, deve ter algum tipo de dispositivo de retenção aprovado, para ser usado sempre que o veículo estiver em movimento.

4. Passageiros

Os motoristas não devem transportar passageiros a menos que a empresa autorize.

5. Cargas

As cargas devem ser transportadas de forma segura e seu peso deve estar dentro dos limites especificados pelo fabricante do veículo ou pela legislação, no caso da mesma ser mais restritiva.

6. Respeitar as normas, sinalizações e as regras de trânsito e circulação (dentro e fora da empresa)

Os motoristas devem conhecer e respeitar as leis, regras e códigos de trânsito (ou seja, limites de velocidade, placas de Pare, etc.) nos locais onde usualmente trafega e também nos locais onde realiza viagens ocasionais.

7. Telefones celulares e dispositivos de comunicação bidirecional

Está proibido o uso de telefones celulares quando se está dirigindo. Isto inclui o recebimento e envio de mensagens de texto.

Será permitida a escuta passiva e resposta a emergências operacionais usando dispositivos hands-free (viva-voz), rádios bidirecionais ou “Banda Cidadão” (CB), porém, seu uso é limitado ao mínimo necessário para comunicar e controlar os perigos e riscos da viagem.



Os telefones móveis são uma distração e aumentam significativamente o risco de acidentes com veículo. O CSI reconhece que, apesar dos dispositivos hands-free (viva-voz) serem legalmente permitido em muitos países, a distração causada pelas conversas impede que o motorista dirija com a atenção necessária. Ele aconselha que as empresas membros do CSI proibam o uso de telefones móveis enquanto dirige, incluindo o uso de dispositivos hands-free (viva-voz).

8. Altas visibilidades – Motoristas e veículos

Os motoristas devem usar roupas de boa visibilidade ao trabalhar perto de veículos em movimento.

As roupas de boa visibilidade devem ser usadas em estradas, pedreiras, estradas em construção e no local de trabalho. Usar roupas de boa visibilidade e bom estado de conservação é uma forma de controle de tráfego que serve como alerta aos outros usuários da via da presença de trabalhadores na estrada ou nas proximidades.



As roupas de boa visibilidade devem cumprir determinados requisitos para seu uso durante o dia e a noite, ou seja, serem feitas com uma combinação de materiais refletivos e fluorescentes.

Os motoristas devem acender as luzes dos veículos todas as vezes que for legalmente permitido. Dirigir com as luzes acesas durante o dia ajuda a reduzir a incidência de acidentes, melhorando a visibilidade do veículo. Para serem utilizadas como luzes diurnas, elas devem ser brilhantes o suficiente para atrair a atenção e aumentar percepção do veículo que está vindo em sentido contrário, mas não tão brilhante a ponto de causar ofuscamento.

Parte B: Diretrizes para implantação de elementos de segurança para os gestores

1. Funções e responsabilidades

Os líderes de todos os níveis da empresa devem demonstrar de forma pessoal e clara seu compromisso com a gestão dos aspectos operacionais de segurança.

Para uma direção segura deve existir uma definição clara dos papéis e responsabilidades dos gestores.

- Diretores gerais e comitês executivos

O primeiro e mais importante passo para garantir o sucesso duradouro e sustentável das normas e requisitos mínimos de segurança ao volante é que os diretores gerais e os altos cargos da empresa demonstrem de forma visível seu envolvimento e compromisso com o projeto.

- Diretores de logística e supervisores diretos

A responsabilidade pela implantação das boas práticas deve ser dos diretores de logística e supervisores diretos.

- Departamento de saúde e segurança

O departamento de saúde e segurança deve incentivar e apoiar a gerência para que esta iniciativa seja bem sucedida, porém, a aplicação das normas é de responsabilidade dos gestores.

2. Qualificação e seleção de motoristas

Os motoristas devem estar qualificados e capacitados para dirigir de forma segura conforme os critérios estabelecidos. O processo de qualificação de motoristas deve:

- Garantir que o candidato possua o tipo de licença adequado para dirigir o veículo para o qual está sendo selecionado.
- Investigar todos os acidentes sofridos ou o histórico de processos judiciais do candidato antes de selecioná-lo para a entrevista e assegurar que sua saúde, visão e forma física são adequadas para exercer a atividade.
- Comprovar as referências do candidato e assegurar que sua carteira de motorista seja válida.
- Avaliar a atitude e competência do candidato ao volante na fase de seleção.
- Examinar o conhecimento do motorista sobre leis de trânsito e circulação local, se aplicável.

3. Formação e avaliação de motoristas

Todos os motoristas que forem terceirizados devem receber no início das atividades um curso de direção defensiva, e também outros cursos e avaliações contínuas durante o tempo em que forem terceirizados. Pode ser exigido que freqüentem cursos de formação complementar, quando trabalharem em ambientes de alto risco ou em veículos especializados.



Para apoiar a implementação deste processo, recomenda-se que todos os motoristas de veículos pesados, que dirijam mais de 16.000 km (10.000 milhas) por ano a serviço de empresa, (ou uma quilometragem proporcional em qualquer período do ano) recebam formação e avaliação conforme as orientações do projeto CSI, com base em uma avaliação de risco. Um operador que trabalha em uma unidade móvel mais de 15% de seu dia de trabalho (ou uma parte proporcional em qualquer período do ano) também deveria receber essa formação e avaliação.

A formação dos motoristas inclui:

- Rever as normas e políticas da empresa relacionadas com a direção
- Rever as lições tiradas de incidentes passados e tendências a acidentes

- Técnicas de direção defensiva (distância de segurança, movimento ocular e visão do motorista, antecipação, frenagem)
- Técnicas de gestão de risco durante a viagem
- Prevenção de cansaço e fadiga
- Efeitos de medicação e abuso de drogas
- Equipamentos de segurança e sistemas de retenção nos veículos (cintos de segurança)
- Verificações antes da partida e posição correta do assento
- Cultura, regulamentos e riscos (incluindo segurança pessoal), associados ao local da viagem
- Avaliação do comportamento e habilidades do motorista, com base nos registros de risco.

A necessidade de freqüentar cursos de reciclagem e realizar as avaliações deve basear-se no desempenho do motorista e na avaliação de riscos, esses cursos devem ser programados e realizados em intervalos regulares. Se o comportamento ao volante e as habilidades do motorista não melhorarem com treinamento e preparação, os motoristas serão retirados de serviço.



A qualidade da formação e o conteúdo do curso devem atender a necessidades e expectativas da empresa que faz parte do CSI. A empresa deve:

- Usar instrutores qualificados interno ou um credenciado por organismo reconhecido;
- Avaliar o curso de formação e seu conteúdo, para que atenda às necessidades específicas;
- Revisar periodicamente o curso de formação para melhorar a qualidade e relevância do curso.

4. Especificações e seleção de veículos

Escolher o carro certo para o trabalho (tendo em conta o tipo e a duração das viagens tanto para o motorista quanto para o veículo) garantirá que o transporte seja realizado de forma eficaz e com risco mínimo para o motorista, carga e outros usuários da estrada.

Os veículos devem estar equipados com cintos de segurança de três pontos para cada um dos ocupantes (disponível no elemento de segurança 3), os ocupantes também devem utilizar coletes reflexivos (ver item segurança 8).

Os seguintes equipamentos devem ser instalados nos veículos adquiridos a partir de 1 de janeiro de 2010:

- Apoios de cabeça (em todos os assentos)
- Airbags (pelo menos para o condutor)
- Retrovisores laterais para o motorista e passageiro dianteiro
- Freios ABS



As empresas que fazem parte do CSI devem limitar o uso de veículos particulares nas atividades da empresa, a menos que o veículo cumpra as boas práticas identificadas acima.

De acordo com a natureza e as exigências do percurso, recomenda-se às empresas considerar a inclusão no veículo, de equipamentos de segurança adicionais que podem ajudar o motorista a lidar melhor com os riscos e emergências:

- Extintor de incêndio (quando apropriado)
- Kit de primeiros socorros e lanterna ou lâmpada portátil
- Roda reserva
- Caixa de ferramentas e peças de reposição para o veículo (lâmpadas, fusíveis, correias)
- Triângulo de sinalização

Os veículos pesados (mais de 3,5 t) que forem adquiridos após 1 Janeiro 2010 devem ter o equipamento mínimo, conforme detalhado abaixo. Os veículos existentes devem ser atualizados por ordem de prioridade de acordo com as avaliações de risco e custos das empresas.

- Retrovisores laterais direito e esquerdo e espelhos convexos para ângulos mortos (Nota: Consulte as últimas normas da UE sobre a instalação em todos os veículos de espelhos "angulares" para os ângulos mortos)
- Airbags (pelo menos para o condutor)
- Freios ABS
- Sistema de alarme sonoro para marcha ré (para todos os veículos com visibilidade traseira limitada)
- Calços para as duas rodas (para operações de rotina de carga e descarga)
- Tacógrafo (dispositivo usado para medir a distância e o tempo de viagem de um veículo)
- Base de borracha em todos os pedais (embreagem e freio) para evitar deslizamento do pé
- Dispositivos de proteção contra os danos causados por colisões traseiras e para evitar que os veículos que batam na parte de traz e entrem em contacto com o chassi (para veículos com mais de 12,5 toneladas)
- Pneus com a profundidade do sulco mínima regulamentada (não usar pneus recauchutados no eixo dianteiro)
- Apoio e dispositivos de armazenamento que impedem que equipamentos fiquem soltos na cabine (por exemplo, os macacos e ferramentas)
- Para-barro
- Sinais de aviso para os ciclistas, sempre que possível
- Lonas para cobrir a carga transportada em estradas públicas para minimizar poeira ou derramamento de material

Se na avaliação de riscos for indicado risco de capotamento por causa do terreno, tipo do veículo ou condições de trabalho acima do normal deve-se instalar dispositivos de proteção contra capotamento (tanto internamente ou externamente). Se os requisitos legais para a proteção contra o capotamento são mais rigorosos que os que seriam adotados, os requisitos legais devem ser aplicados.

O compartimento de passageiros de qualquer veículo não deve ter elementos soltos que possam causar lesões em caso acidente. Os veículos que não possuem espaço de armazenamento independente devem ser equipados com uma rede ou o equivalente, para separar a área de carga e de passageiros.

De acordo com as exigências da legislação, pode-se utilizar uma fita adesiva altamente reflexiva ao redor do corpo do veículo para melhorar a visibilidade à noite. (a exemplo da África do Sul).

5. Manutenção e revisão dos veículos

As empresas que fazem parte do projeto CSI devem se assegurar que todos os veículos estão aptos a circular. Além de reduzir os riscos de avarias e acidentes rodoviários, realizar a manutenção correta do veículo é mais eficaz e econômico.

As empresas devem ter um plano de manutenção dos veículos incluindo o controle diário e semanal do condutor e dos programas de manutenção planejada, das normas claras e períodos mínimos entre serviços. Se exigido por lei, os veículos terão que ser submetidos a inspeções por organismos públicos e apresentar certificados válidos que comprovem as inspeções.

A manutenção deve ser regularmente avaliada e documentada para garantir seu alto padrão. Isto inclui garantir que as peças de reposição usadas em veículos da empresa sejam de qualidade, especialmente no caso dos elementos críticos para segurança, como freios e pneus. Também devem ser avaliadas a durabilidade das peças e qualquer defeito no veículo, para posterior reparação ou manutenção.

A manutenção e reparação executada por pessoal interno só deve ser realizada por pessoas qualificadas, treinadas e com permissão para realizar o trabalho nas áreas designadas. Deve ser feita referência ao serviço no manual de reparos do veículo.

As empresas que fazem parte do CSI devem proibir que qualquer tarefa de manutenção seja realizada por pessoal interno, "não qualificado", dentro de suas instalações, tanto por seus motoristas como por motoristas dos empreiteiros ou dos clientes.

☞ Todos os reparos de emergência realizados por outras pessoas devem ser revisados e aprovados o mais rápido possível por um mecânico com o credenciamento adequado.

6. Verificações antes no início do trajeto

Os veículos devem ser inspecionados e testados rotineiramente. Deve ser instalado um sistema que indique os controles e inspeções necessárias e a periodicidade de execução dos mesmos. Os registros devem ser arquivados para que sejam analisados pelos gestores, quando necessário.

É obrigatória a realização de verificações antes do início do trajeto para garantir que o veículo está em perfeitas condições antes do início de viagem. Essas verificações devem ser realizadas pelo motorista designado para o veículo antes de cada turno, ou uma vez por dia, se a viagem for de mais de 24 horas.

A verificação antes do início do trajeto é uma inspeção visual:

- Rodas e pneus (por exemplo, porcas das rodas e profundidade do sulco)
- Luzes e refletores
- Janelas, espelhos e limpador
- Buzina
- Estrutura, carroceria e sistemas hidráulicos
- Os freios e freios de mão
- Condição geral do veículo

As verificações prévias devem acontecer em local bem iluminado para que sejam identificadas as possíveis falhas ou avarias. Deve ser exigido que o motorista corrija os pequenos defeitos (por exemplo, completar os níveis de água) e preencha um checklist para relatar eventuais falhas. Caso o veículo apresente defeitos que são críticos para a segurança, tais como falha nos freios, o veículo deverá ser afastado imediatamente e só poderá voltar a serviço quando as falhas foram reparadas.

Para facilitar esse processo:

- Deve ser exigido aos mecânicos e motoristas que informem os defeitos dos veículos;
- Deve ser utilizado um sistema de "bloqueio e etiqueta" para todos os veículos danificados garantindo que as pessoas possam identificá-los como veículos que estão "fora de serviço".

☞ É recomendável que haja um sistema de gestão para garantir a realização das verificações nos veículos da empresa no início do trajeto correspondente. Isso garante que as verificações realizadas pelos motoristas sejam completas.

7. Sistemas de registro das informações dos veículos (VDR ou caixas pretas)

As empresas que têm problemas com seus motoristas ou operam em áreas geográficas de alto risco (tais como partes de África), devem instalar em seus veículos um sistema de controle interno (IVMS, na monitorização de veículos do Sistema) ou um gravador de dados do veículo (VDR Vehicle Data Recorder) que fornece dados da viagem para análise e comunicação aos condutores e supervisores.

Esses dados devem incluir uma chave ou número de identificação do motorista, velocidade, brusca aceleração ou desaceleração, o percurso efetuado, as milhas ou quilômetros percorridos e o tempo gasto pelo motorista.

Os sistemas de gestão de dados devem incluir:

- Procedimentos para assegurar que os monitores estão instalados, funcionando corretamente, estão protegidos contra roubos, e têm alarmes compatíveis com as condições de circulação local.
- Dados dos dispositivos de controle são “baixados”, analisados e fornecidos ao motorista para que ele tenha informações sobre seu desempenho e possa melhorar e desenvolver suas habilidades.

Pode ser seguida uma metodologia baseada nos riscos para determinar o ritmo de introdução de sistemas de VDR em determinadas frotas e operações.

8. Gestão de tráfego e circulação nas instalações da empresa

Nos casos em que for necessário dirigir dentro dos limites da empresa, a mesma deve dispor de um plano de gestão que separe as pessoas dos veículos em movimento.

Os seguintes controles devem ser introduzidos:

- **Planejamento de rotas, trânsito e circulação:** devidamente identificados na entrada do local.
- **Sinalização:** estruturas de tráfego claras e devidamente sinalizadas, regras de circulação (por exemplo, sinais de preferência de passagem), normas de circulação da empresa (por exemplo, necessidade de utilização de equipamentos de proteção individual), localização dos escritórios, limites de velocidade, estacionamento, locais para retornar e áreas proibidas.
- **Velocidade:** A velocidade em que os veículos podem circular deve estar indicada de forma clara em todos os locais e deve ser adequada às condições dos mesmos.
- **Iluminação:** As zonas de tráfego, caminhos de pedestres, passarelas e áreas de estacionamento devem ser suficientemente iluminadas para melhorar a visibilidade e a segurança das pessoas e dos veículos.
- **Estacionamentos e áreas de descanso para os motoristas:** devem ser claramente sinalizados e localizados longe das vias principais e áreas perigosas. Os veículos devem ser obrigados a estacionar nas áreas próprias para estacionamento. O veículo deve ser estacionado de forma que o primeiro movimento para deixar o estacionamento deverá ser para frente.
- **Áreas de pedestres:** As áreas e caminhos de pedestres devem estar claramente sinalizados e identificados para manter os pedestres separados dos veículos em movimento.
- **Proteção das bordas:** As proteções das bordas devem ser construídas com materiais de escavação, devem ter uma altura de 1,5 m ou altura igual ao raio de giro do maior pneu que circula na via, a que for maior. As bordas de aterros devem ter uma altura igual ao diâmetro do maior pneu e ser reforçado com cascalho. Devem ser instaladas paredes de proteção de areia onde exista a possibilidade de que o veículo ultrapasse a proteção das bordas.
- **Estradas:** para pista simples (um sentido), a pista deve ser de 2,5 vezes a largura do maior veículo a transitar na via. Para pistas duplas (dois sentidos), esta deve ser 3,5

vezes a largura do maior veículo. Este tamanho é aumentado para 4 vezes a largura do maior veículo em curvas e cantos.

- **Direito de passagem:** a qualquer momento, o tráfego deve dar preferência à passagem de grandes caminhões e pás carregadeiras (independente de estarem carregadas ou não)

- **Marcha ré: reduzir a necessidade de utilizar a marcha ré** utilizando sistemas com uma só direção ou áreas designadas para manobras.

Sempre que for necessário utilizar a marcha ré, os riscos devem ser avaliados e devem ser implantadas no local medidas de controle, incluindo:

- Luzes adequadas, retrovisores convexos, CCTV, alarmes sonoros para marcha ré e (opcional) sistemas de radar na marcha ré (sensores de ultrassom na ré).
- Áreas para realizar manobras com espaço suficiente e proteção nas bordas

- **Comunicação:** Estabelecer protocolos e um sistema claro de comunicação para impedir que os funcionários transitem perto de veículos em movimento.

- **Conscientização e treinamento:** A orientação e treinamento de segurança para os funcionários, fornecedores, clientes e outros visitantes da empresa deve incluir informações sobre o plano de tráfego local, incluindo:

- Utilizar o cinto de segurança em todos os momentos
- Não efetuar a manutenção de caminhões na área de estacionamento
- Não dormir debaixo ou ao redor de veículos estacionados
- Proibir a utilização de aparelhos como iPods ou MP3 players



Deixe claro para todos aqueles que transitam pela empresa (empregados, terceirizados, clientes e prestadores de serviços) que dirigir no local de trabalho requer o mesmo nível de cuidados ou mais do que o utilizado nas vias públicas.

9. Gestão de risco durante as viagens

O risco de acidentes nas estradas é maior quando os condutores e veículos realizam viagens longas, especialmente em ambientes perigosos ou países que apresentem maior risco. Recomenda-se que todas as empresas que fazem parte do CSI revejam a sua estratégia global de logística e analisem se mudanças no modo de transporte, tipo de veículo ou sistema de entrega e fornecimento podem reduzir o risco de exposição do motorista, sem comprometer o desempenho geral da empresa.

Se o deslocamento for necessário, todos os riscos devem ser avaliados, especialmente aqueles associados à condução noturna, condução em áreas ou rotas de alto risco, condições meteorológicas, etc. Se for caso disso, preparar um plano de viagem baseado na avaliação de riscos, e as viagens planejadas de forma que o número de horas ao volante esteja dentro dos limites de segurança.

O plano de gestão de viagens deve assegurar:

- A nomeação de um diretor para a viagem (por exemplo, um supervisor de turno)
- As reuniões anteriores entre o condutor e o supervisor de turno para discutir qualquer alteração relativa: rotas, paradas, riscos, taxas, requisitos para a conclusão do relatório da viagem e os planos de contingência para emergências em rotas (por exemplo, os procedimentos em caso de falha)
- A rota está claramente definida e delimitada no mapa
- Identificação antes do início da viagem dos riscos potenciais, levando em conta o terreno, a hora do dia, o tempo, conhecidas áreas de risco (pontos pretos), limites de velocidade, feriados (especialmente aqueles que podem envolver jejum ou consumo de álcool)

- Escolha de veículos apropriados para a viagem, considerando os perigos identificados
- Nomeação de motoristas qualificados que possuam permissão para o tipo de veículo que será usado
- Que se disponha dos meios de comunicação adequados entre o motorista e o diretor de viagem e que seja acordado um protocolo de comunicação entre eles (por exemplo, para comunicar o destino ou manter o controle do veículo, se ele é gerenciado do ponto de origem)
- Inspeção de veículos antes de iniciar a viagem (ver as evidências antes do início da viagem)
- Programação de paradas para descanso
- Estimar o tempo de chegada e informar às pessoas que estarão esperando. As mesmas devem executar um plano de contingência, caso condutor não tenha chegado na hora programada
- As viagens que acontecem durante as horas de escuridão ou em situações de visibilidade reduzida, devem ser sistematicamente analisadas e submetidos a aprovação formal da direção antes de seu início. A avaliação dos riscos deve considerar o risco de neve, nuvens de poeira, fumaça, névoa, chuva pesada, os riscos de segurança e requisitos mínimos para a condução local.
- Que os condutores estejam em boa saúde física e mental, com uma atenção especial para as horas trabalhadas até a data da viagem, as horas de sono e as horas em atividade
- O condutor compreende claramente a sua responsabilidade de informar a conclusão da viagem para o diretor ou a pessoa responsável pelo planejamento do mesmo.

Ao estacionar, deve fazer tudo o possível para que o primeiro movimento do veículo ao sair do estacionamento seja para frente. Antes de colocar o veículo em movimento, o condutor deve garantir que ninguém dorme, descansa, ou está deitado embaixo ou ao redor do veículo.

Ao programar novas viagens, a empresa deve consultar os motoristas e promover o intercâmbio contínuo de informações para ajudar a identificar e mitigar todos os riscos conhecidos e potenciais da viagem.

Quando a situação o permitir, as empresas devem cooperar com as autoridades ou agências locais para incentivá-los a melhorar a segurança da rede viária e sinais de trânsito.

☞ É fundamental lembrar que os diretores, planejadores e pessoal não devem pressionar ou autorizar qualquer motorista a correr riscos inaceitáveis.

Anexo 2: Diretrizes para gestão de terceirizados nas atividades de transporte

Em muitas operações, a utilização dos motoristas terceirizados para o transporte de mercadorias e materiais pode representar um risco para a organização. Transportes para fora da área da organização efetuados por terceiros podem representar riscos diversos em termos de gestão de segurança e devem ser abordados de forma eficaz, uma vez que podem resultar em lesões ou acidentes de empreiteiros ou de terceiros.

CSI acredita que o projeto poderá melhorar a segurança nos transportes se todas as empresas que desenvolvem atividades de condução de veículos implementarem as boas práticas de gestão de segurança durante o mesmo período de 5 anos.

Embora esteja claro que é responsabilidade da contratada implementar estas boas práticas em sua frota e atividades, as empresas membro do CSI devem incentivar a

adoção dessas práticas como parte do contrato de transporte, desde que não interfiram com as leis contratuais locais nem representem responsabilidades para as empresas membro do CSI.

Especificamente, se recomenda que as empresas que fazem parte do CSI assegurem que:

- Programa de Gestão de segurança para os terceirizados seja incluído como requisito na pré-seleção de terceirizados.
- Programa de Gestão de Segurança para os terceirizados seja incluído como parte do contrato e do processo seleção
- Programa de Gestão de Segurança para os terceirizados seja parte integrante da avaliação de riscos antes do início dos trabalhos
- Programa de Gestão de Segurança para os terceirizados seja revisto periodicamente durante o desenvolvimento do contrato
- Programa de Gestão de Segurança para os contratantes seja incluído como parte da análise pós-contratual

Estas orientações são complementadas pelo documento do CSI de *Boas Práticas em Gestão da Segurança para terceirizados*, que contém informações mais detalhadas sobre gestão da segurança para terceirizados.

Ao avaliar a adequação de um contrato de prestação de serviços de transporte, as empresas membro do CSI deve ter o apoio de grupos-chave da organização tais como os departamentos jurídicos e de suprimentos. Estes departamentos podem ajudar nas negociações contratuais com as expectativas de segurança ao volante, desempenho e requisitos de garantia, elaborar ou alterar contratos e fornecer orientação e informações, onde forem identificados riscos.

Critérios que devem ser usados para escolher terceirizados e prestadores de serviços de transporte:

- A empresa contratante possui uma política de segurança ao volante, que:
 - exige o cumprimento da legislação em vigor;
 - é adequada à natureza e dimensão dos riscos que devem fazer frente a organização;
 - leva em conta as exigências específicas do cliente;
 - demonstra o seu compromisso em melhorar a segurança ao volante.
- A empresa contratante possui processo de gestão da segurança ao volante:
 - motoristas receberam treinamento, são credenciados e são aptos do ponto de vista médico, para dirigir o veículo.
 - motoristas estão descansados e alerta.
 - veículos passam por inspeções periódicas e os defeitos encontrados são reparados.
 - existem procedimentos de emergência em caso de acidentes
 - avaliam os riscos das viagens e são implantados os controles adequados.
 - o comportamento do motorista é devidamente tratado (recompensas, sanções).

Anexo 3: Glossário de Termos

Terceirizados	Indivíduos ou empresas contratados (terceirizados) por uma empresa membro CSI para desenvolver um trabalho específico, seja por curto período (trabalho específico) ou a longo prazo (tais como motoristas ou pessoal de manutenção).
Empresa CSI	Empresa integrante do projeto CSI (membro).
Área da empresa CSI	Área ou local de propriedade ou operado por uma empresa membro do CSI.
Treinamento para motoristas	Programa de treinamento para assegurar que os motoristas estejam devidamente qualificados para operar determinado veículo. Os programas incluem uma combinação da teoria em sala de aula e prática na estrada.
Motorista	Pessoas que operam veículos relacionados ao negócio da empresa.
Proteção das bordas	As barreiras de proteção nas bordas podem ser feita com materiais de construção ou materiais adequados como a brita. As rochas por si só não são suficientes para a proteção das fronteiras, mas podem ser usadas para delinear as estradas ao redor da área o aterro. As bordas de proteção, construídas com materiais de escavação, devem ter uma altura de 1,5 m ou altura igual ao raio de giro do maior do pneu que circula na via, a que for maior. A proteção borda frontal perfil deve ser construída para que o veículo não a ultrapasse.
Empregado	Pessoa empregada diretamente por uma empresa membro do CSI. Pode ser em tempo integral, parcial ou trabalhador temporário
Veículo pesado	Qualquer veículo de carga com peso superior a 3,5 toneladas entre chassis fixo ou reboque articulado. Isso inclui veículos de distribuição para fora de empresa, como caminhões betoneiras e transportadores de cimento a granel e caminhões fora de estrada, como carregadeiras, quer sejam de propriedade da empresa ou alugados
Plano de gestão dos riscos do trajeto	Um sistema de gestão que garanta a valoração de todo o trajeto, de forma que se tenha um plano de minimização dos riscos, documentado e implementado.
Carteira de motorista	Licença legal que autoriza a pessoa indicada para dirigir determinados veículos, tanto dentro como fora da empresa
Veículos leves	Veículos leves (incluindo micro-ônibus) com peso não superior a 3,5 toneladas. Isso inclui carros de passeio e vans usadas a serviço da empresa e veículos que não pertencentes à empresa, contratados para executar transportes internos.
Via pública	Estrada de acesso público, fora de local controlado.
Veículos alugados	O veículo alugado é um veículo que não é de propriedade da empresa, que alugados por um período de tempo específico. Isso inclui alugueis para curta e longa duração de veículos leves. Isso inclui arrendamentos financeiros renovados pela empresa.
Tacógrafo	Um dispositivo que combina as funções de um relógio e de um velocímetro. Instalado em um veículo, um tacógrafo, registra a velocidade do veículo e se o mesmo está em movimento ou parado. Também pode ser usado para gravar o tempo em que o veículo está em movimento (<i>Nota - Um tacógrafo não deve ser confundido com um instrumento para medir a velocidade de rotação do motor</i>)

Dispositivo de comunicação bidirecional	Um dispositivo de comunicação bidirecional é qualquer dispositivo que permita a comunicação eletrônica entre duas ou mais pessoas, incluem os telefones móveis (celulares e satélite), as agendas eletrônicas (PDAs), rádios bidirecionais e dispositivos de envio e recebimento de mensagens de texto
Rádio bidirecional	Um dispositivo, exceto telefones celulares, utilizados para comunicações remotas bidirecionais.
Gravadores de dados do veículo-VDR (Vehicle Data Recorder)	Sistema de gravação e/ou registros eletrônicos do desempenho dos motoristas ao volante: <ul style="list-style-type: none"> • horas de trabalho do motorista • Velocidade • Acelerações bruscas • freadas bruscas Acredita-se que a maioria dos tacógrafos atenda a esses requisitos mínimos.
Calços para as rodas	Blocos de material resistente, colocados atrás das rodas do veículo para evitar movimentos acidentais. Os blocos são colocados para garantir a segurança, para além dos freios. A superfície inferior pode ser revestida de borracha para permitir maior aderência ao chão. Os carros tendem a ter os freios nas rodas traseiras. Se o eixo traseiro se levanta do chão, apenas com os freios traseiros, o veículo pode deslizar sobre as rodas da frente. Os calços nas rodas dianteiras evita que isso aconteça.
Horas de trabalho	Todas as horas remuneradas a serviço da empresa, incluindo as pausas no trabalho



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

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

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

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

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

E-mail: washington@wbcsd.org

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

E-mail: brussels@wbcsd.org