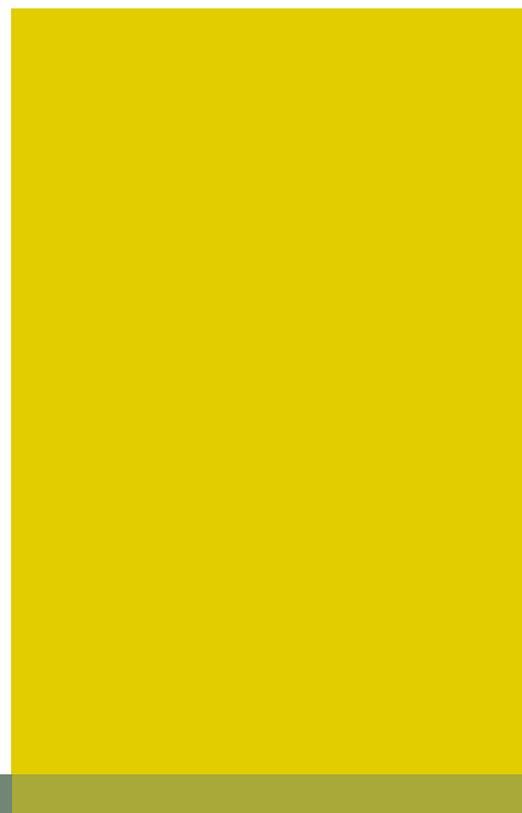


Guias práticos

Segurança e Saúde no Trabalho da Condução Automóvel Profissional

Riscos profissionais e medidas preventivas



Catálogo Recomendado

Segurança e Saúde no Trabalho da Condução Automóvel Profissional: Riscos profissionais e medidas preventivas. – Lisboa: ACT, 2016. - 38 p.,30 cm

Segurança rodoviária / Avaliação do risco / Gestão do risco / Prevenção de riscos profissionais / Segurança e saúde no trabalho / Formação profissional / Acidentes de trabalho / Condutores / Transportes rodoviários / Transportes de mercadorias / Transportes de passageiros / Guias / Portugal

AUTORES

Vera Gaiola, Cristina Rodrigues, Fernando Moreira, João Tavares, João Mazumbe, Sofia Carvalho

COMPOSIÇÃO

DID – Divisão de Informação e Documentação

EDITOR

ACT - Autoridade para as Condições do Trabalho

EDIÇÃO

setembro 2016

ISBN:

978-989-8076-56-4 (web pdf)

Esta publicação, com o trabalho que descreve, visa dar a conhecer a reflexão feita pelos profissionais da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) sobre boas práticas e sobre a melhor forma de dar cumprimento à lei, sendo que os pontos de vista nela expressos refletem a posição oficial da Direção da ACT.

Índice

Introdução.....	3
1.Gestão da segurança e saúde no trabalho	5
1.1.A avaliação e controlo de riscos profissionais no trabalho rodoviário	8
1.2.A formação específica sobre segurança e saúde a trabalhadores e seus representantes	10
1.3.A informação específica sobre segurança e saúde a trabalhadores e seus representantes	11
1.4.A participação dos representantes dos trabalhadores	12
1.5.As medidas de coordenação da prevenção de riscos profissionais de empresas exteriores	13
1.6.A investigação do acidente de trabalho rodoviário e das doenças profissionais	15
2.0 trabalhador condutor do veículo.....	16
2.1.Requisitos gerais e específicos do trabalhador	16
2.2.Os fatores individuais e o comportamento na condução automóvel.....	17
3.0 veículo como equipamento de trabalho	19
3.1.Seleção e aquisição de equipamentos de trabalho	19
3.2.Manutenção preventiva e corretiva.....	19
3.3.Inspecções e verificações de segurança	20
4.0 objeto de transporte.....	21
4.1.Os passageiros	21
4.2.As mercadorias.....	21
4.3.As mercadorias perigosas.....	22
5.Riscos das atividades específicas.....	23
5.1.Transportes de mercadorias.....	23
5.2.Transportes de distribuição e serviços de entrega	26

5.3.Centros logísticos	27
5.4.Transporte de passageiros.....	28
6.A viagem.....	31
6.1.Planeamento e organização das rotas	31
6.2.A rota programada ou a rota alternativa.....	32
6.3.As rotas em países comunitários ou extracomunitários	33
6.4.Avaliação das viagens.....	33
Bibliografia	36
Resumo	38
Résumé.....	38
Abstract.....	38

Introdução

O relatório mundial da OMS editado em 2004¹ sobre a prevenção das lesões causadas pelos acidentes rodoviários estima que se não forem colocadas em prática ações de prevenção, as lesões causadas por estes acidentes em 2020 poderão ser a terceira causa mundial de mortalidade e lesões. Em 1990 as lesões causadas pelos acidentes rodoviários ocupavam o 9º lugar, passando em 2020 a ocupar o 3º lugar, de entre as 10 primeiras causas.

O sector dos transportes rodoviários é dentro da União Europeia, um dos que encerra maiores perigos. As estatísticas de acidentes da base de dados europeia CARE mostram que, anualmente, morrem nas estradas europeias cerca de 10.000 pessoas. Estes números incluem, em média, 1.300 motoristas de transporte de passageiros e veículos “pesados” de mercadorias. A Comissão Europeia pretende reduzir, até 2020, o número de mortes nas estradas da União Europeia para metade das registadas em 2010.²

Mas, o risco de acidente rodoviário não é o único a que os motoristas estão expostos. Refiram-se a título de exemplo, os problemas dorso lombares, provocados pela postura sentada durante longas horas, as quedas em altura durante a movimentação/manipulação de cargas e no processo de atrelagem de reboques. Por outro lado, os motoristas enfrentam condições ambientais adversas e são expostos ao ruído, a vibrações e a substâncias perigosas.³

Além disso, a pressão e a gestão do tempo na execução das tarefas e atividades de transporte pode provocar stresse relacionado com o trabalho, maus hábitos alimentares, perturbações do sono, pausas inadequadas e descanso insuficiente com impacto na manutenção das capacidades de atenção e da vigília necessárias à condução automóvel. Os longos períodos de trabalho, os horários de trabalho irregulares, a solidão, a agressão física ou psicológica do público ou dos clientes, de outros condutores ou utilizadores da via pública e a separação da família e dos amigos, são outros aspetos relevantes e potenciadores de riscos psicossociais.

No transporte rodoviário, a pressão do tempo é um grande fator de stresse. No transporte de passageiros, particularmente em meio urbano ou suburbano, o volume de tráfego e o movimento de passageiros dificultam o cumprimento de horários e aumenta a

complexidade da tarefa; no transporte de mercadorias, os planos de viagem e a interação com os clientes são igualmente também geradoras de stresse.

¹A *Segurança Rodoviária não é acidental* igualmente disponível em http://whqlibdoc.who.int/hq/2004/WHO_NMH_VIP_03.4_por.pdf

² Vide Programa de Segurança Rodoviária 2011-2020 adotado pela Comissão Europeia em julho de 2010 e igualmente disponível em http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_pt.pdf

³ Vide nota anterior.

Por isso quando comparados com outros grupos de profissionais, os motoristas apresentam elevado absentismo e adquirem incapacidades várias para o trabalho, tanto a nível psicológico (fadiga, tensão e sobrecarga mental, perturbações do sono, etc.), como físico (perturbações músculo-esqueléticas nas costas, joelhos, pescoço e ombros, etc.).

Em qualquer dos casos (passageiros ou mercadorias), a organização do trabalho deve assegurar que o trabalhador tenha acesso às indispensáveis condições de segurança e de saúde no trabalho, em especial no que respeita ao repouso e à recuperação funcional.

Este diagnóstico, brevemente enunciado, justificou que a Autoridade para as Condições do Trabalho implementasse nos anos de 2015 e 2016, conjuntamente com os parceiros sindicais e patronais setoriais da atividade transportadora e com outros atores sociais uma **Campanha de Segurança e Saúde no Trabalho da Condução Automóvel Profissional**, tendo em vista aumentar o conhecimento partilhado sobre os riscos profissionais e sobre as medidas a aplicar para os eliminar ou, não sendo isso tecnicamente possível, para os minimizar, disseminando informação técnica sobre o tema.

O presente guia prático tem o objetivo de facultar informação de apoio à implantação de boas práticas de segurança e saúde no trabalho nesta atividade, tendo como destinatários privilegiados as micro, pequenas e médias empresas que caracterizam a malha empresarial do setor.

Para o efeito, a estrutura deste guia procura evidenciar os traços característicos desta atividade em alguns dos subsectores de transporte rodoviário mais relevantes para apresentar os aspetos fundamentais de uma gestão participada da prevenção de riscos profissionais com vista ao reforço de uma "cultura de segurança" (capítulo 1). Para o efeito consideram-se as dimensões do condutor e da gestão das suas competências (capítulo 3), da segurança do veículo e dos equipamentos de trabalho incorporados (capítulo 4), da segurança relacionada com o objeto do transporte (capítulo 5), dos riscos de algumas atividades específicas (capítulo 6) e da viagem propriamente dita e do seu planeamento (capítulo 7).

Estes são os fatores determinantes para uma política de gestão bem sucedida das empresas que, direta ou indiretamente, desenvolvem uma atividade transportadora que, para ser eficaz, utiliza como apoio fundamental a integração da identificação e avaliação dos riscos profissionais na atividade da condução profissional de veículos rodoviários.

1. Gestão da segurança e saúde no trabalho

A gestão da segurança e saúde no trabalho (GSST) deve observar um método lógico e gradual de decidir: (i) planejar o que é necessário fazer e como fazer melhor, (ii) desenvolver as ações planeadas, (iii) acompanhar e verificar os progressos no sentido dos objetivos estabelecidos no planeamento, de avaliar a forma e a eficácia do que é feito e (iv) de ajustar e identificar áreas a aperfeiçoar. O planeamento deve ser suscetível de ser adaptado a mudanças na operacionalidade da organização e a exigências legislativas.

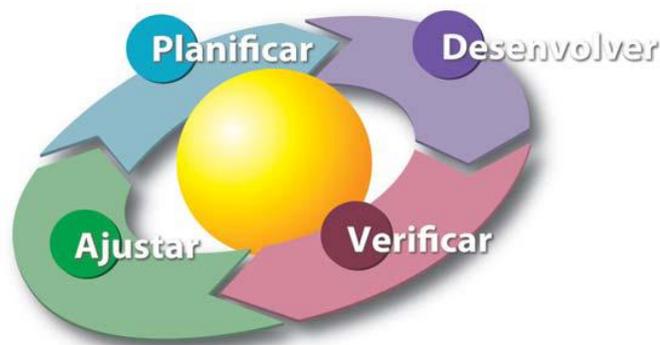


Figura 1 - Ciclo operacional de Deming

Neste contexto, os empregadores têm a obrigação/dever de implementar um sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho no âmbito do qual sejam desenvolvidas as atividades de prevenção de riscos profissionais, onde se incluem os processos de avaliação dos riscos nos locais de trabalho e implementação das medidas respetivas para melhorar o nível de proteção dos referidos profissionais. Estas atividades de gestão pressupõem o envolvimento dos gestores de topo e uma clara definição de responsabilidades na hierarquia da empresa.



Figura 2 – Obrigações de prevenção do empregador

A segurança rodoviária laboral visa abranger um conjunto de aspetos relacionados com a segurança na condução de veículos automóveis.

Para o efeito consideram-se três dimensões fundamentais para as quais devem ser direcionadas as atividades de gestão preventiva.

Em lugar de destaque está a regulação de comportamentos, fornecendo conselhos, exemplos de boas práticas, e uma atividade de vigilância da saúde e da aptidão profissional com o objetivo de promover a condução segura de veículos automóveis, evitando a ocorrência de acidentes e de doenças profissionais. Estas finalidades devem estar contextualizadas na promoção de um ambiente de melhoria contínua das condições de trabalho.

Por outro lado, a constatação de que a segurança rodoviária laboral tem que ter em conta que para os condutores profissionais o veículo é simultaneamente um equipamento e o seu posto de trabalho. Assim sendo, a seleção adequada de veículos e de outros equipamentos de trabalho bem com a manutenção do seu bom estado de conservação e de segurança são aspetos primordiais.

Finalmente, o exercício concreto da condução profissional não acontece nem é estranha a um contexto organizacional que lhe serve de suporte e apoio. A organização segura de trabalho e das viagens, o seu planeamento, o seu acompanhamento e a avaliação da sua execução estão no cerne dos deveres de vigilância e controlo que recaem sobre o empregador, decorrentes da legislação aplicável em matéria de segurança e saúde no trabalho.

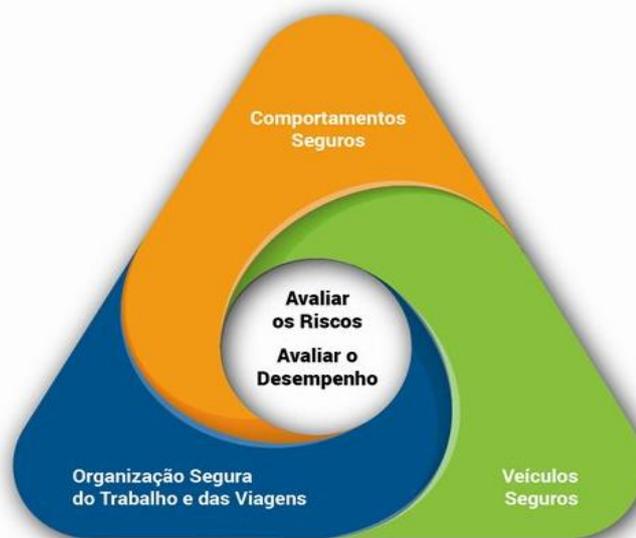


Figura 3 – Dimensões principais da gestão da segurança rodoviária ocupacional

Para este efeito, o empregador deve disponibilizar e gerir, em permanência, um conjunto de recursos que assegurem o desenvolvimento das atividades de segurança e saúde no trabalho, incluindo as relativas a situações de emergência (combate a incêndios, prestação de primeiros socorros e evacuação de trabalhadores) de que a organização careça. Assume, assim, relevância a organização do serviço de segurança e saúde no trabalho numa das modalidades existentes – serviço interno, comum ou externo – ou numa combinação dessas modalidades que seja consentânea com as características da empresa. A finalidade desse serviço é a de prestar apoio técnico ao empregador e aos seus trabalhadores nos seus processos de decisão e assegurar ou dinamizar as atividades consideradas pertinentes em matéria de segurança e saúde para todos os trabalhadores da empresa qualquer que seja o vínculo contratual que detenham.

Se a empresa tiver até 9 trabalhadores, estas atividades podem ainda ser asseguradas pelo próprio empregador ou por trabalhador por ele designado, importando para isso garantir e demonstrar que ele ou o trabalhador designado permanecem habitualmente no local de trabalho, têm formação adequada para desenvolver essas atividades e dispõem de tempo e dos meios necessários.

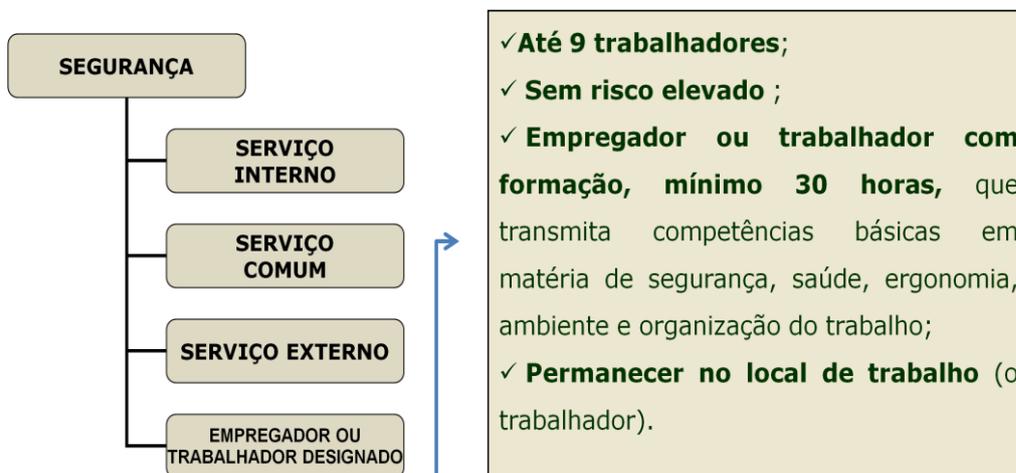


Figura 4 – Organização dos serviços de segurança no trabalho

Por outro lado, a vigilância da saúde e a realização dos exames médicos para além de permitir a avaliação clínica do trabalhador e da sua aptidão física e psíquica para o desempenho da função, constitui um momento privilegiado de comunicação sobre os riscos a que está exposto e sobre a melhor maneira de contribuir para a sua segurança.

Nas empresas que tenham até 9 trabalhadores essas atividades podem ser asseguradas pelas Unidades do Serviço Nacional de Saúde.

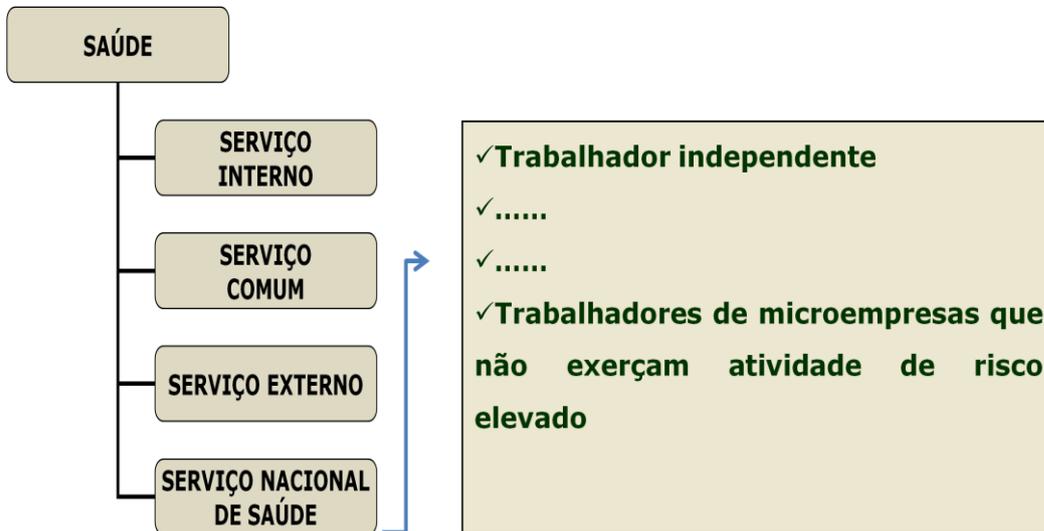


Figura 5 – Organização dos serviços de saúde no trabalho

1.1. A avaliação e controlo de riscos profissionais no trabalho rodoviário

A identificação, a avaliação e o controlo de riscos com origem no local de trabalho e nas atividades de trabalho daí decorrentes e que possam deteriorar a saúde e o bem-estar dos trabalhadores, são etapas fundamentais das atividades de suporte aos processos de gestão da segurança e saúde no trabalho. A avaliação de riscos é um processo dinâmico que permite às organizações reconhecer os seus problemas e implementar uma política pró-ativa de gestão de riscos profissionais.

Os métodos disponíveis de análise de riscos compreendem métodos pró-ativos que visam organizar a ação preventiva antes de acontecer o acidente e métodos reativos que são utilizados após a ocorrência do acidente e visam proporcionar dados de facto para evitar que acidentes do mesmo tipo possam voltar a acontecer. A avaliação de riscos é um procedimento formal, que deve ser reduzido a escrito.

A avaliação pró-ativa de riscos constitui a base da abordagem para prevenir acidentes de trabalho e doenças profissionais, pode sistematizar-se nos termos do quadro seguinte:

Identificação de Riscos		Risco Prioritário		Ações a desenvolver		
Posto/Local de Trabalho	Situação de Risco	Sim	Não	Medidas de Prevenção	Data	Responsável

Figura 6 – Matriz de avaliação de risco

Depois de avaliados os riscos devem ser adotadas as medidas de prevenção e proteção necessárias e adequadas à sua eliminação, redução ou controlo, devendo igualmente proceder-se à verificação da eficácia das mesmas para introduzir processos de melhoria contínua, tendo em vista um desempenho organizacional seguro e saudável para os trabalhadores e para terceiros. Tais finalidades incorporam o planeamento das atividades preventivas.

A responsabilidade pelo plano das atividades de prevenção, cabe sempre à entidade empregadora, no qual devem constar informações, tais como:

- Identificação do gestor nomeado pela empresa para acompanhar e assegurar o desenvolvimento do plano de prevenção;
- Informação sobre os responsáveis a quem são confiadas a elaboração do plano de prevenção e a aplicação das respetivas medidas de segurança;
- Divulgação de instrumentos relativos à monitorização e controlo da aplicação do plano de prevenção;
- A avaliação dos riscos e as medidas de prevenção a implementar;
- Programa de vigilância da saúde dos trabalhadores;
- As condições de admissão dos motoristas, no que se refere às aptidões para uma condução segura de veículos de transportes de passageiros e de mercadorias;
- Informações sobre os programas de formação dos trabalhadores no domínio de segurança e saúde no trabalho, em especial a preparação dos motoristas para se protegerem dos riscos da sua atividade profissional;
- Indicação da legislação nacional e europeia relativa à segurança rodoviária e à proteção dos motoristas.

O plano de prevenção deve ser objeto de informação e consulta dos trabalhadores e seus representantes e considerados os seus pareceres que comprovadamente contribuam para melhorar o sistema de prevenção de riscos em todos os postos de trabalho na empresa.

A ferramenta OIRA é um instrumento disponibilizado pela Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho, que permite aos empresários e outros interessados identificar concretamente os riscos profissionais em presença e escolher convenientemente as respetivas medidas de prevenção. Está disponível em www.oiraproject.eu

1.2. A formação específica sobre segurança e saúde a trabalhadores e seus representantes

A formação dos motoristas constitui um fator importante na prevenção dos riscos profissionais e na redução da probabilidade de ocorrência de acidentes de trabalho e doenças profissionais. Para além da formação necessária e específica que o trabalhador condutor tem que receber por forma a obter o título que o habilita a conduzir determinado tipo de veículos (vg cartas de condução, ou certificados de aptidão de motoristas, certificados de aptidão profissional, etc.), o empregador deve, nos termos da lei, garantir que cada trabalhador receba a formação contínua, teórica e prática, suficiente e adequada, em matéria de prevenção de riscos profissionais.

Esta formação tem em vista a aquisição ou a manutenção das competências requeridas para um exercício seguro da atividade de trabalho concretamente desenvolvida pelo motorista, bem como para enfrentar as situações perigosas ou de emergência que as exigências profissionais do seu trabalho possam acarretar.

Dadas estas finalidades os conteúdos formativos devem abranger todos os domínios que visem o desenvolvimento e a qualificação do trabalhador, favorecendo a sua empregabilidade e a competitividade das empresas. Podem identificar-se, entre outros, os seguintes domínios:

- Riscos profissionais e medidas preventivas do posto de trabalho;
- Utilização dos equipamentos de trabalho, seja a própria viatura, sejam os demais equipamentos nela incorporados;
- Utilização de equipamentos de comunicação móvel e outras tecnologias de informação e comunicação;
- Realização de verificações de segurança básica à viatura e aos seus equipamentos preliminares ao início da viagem;

- Posturas de trabalho, nomeadamente as posturas de condução e da movimentação manual de cargas;
- Cumprimento dos tempos de condução e descanso;
- Utilização de instrumentos e processos de registo dos tempos de condução, descanso, disponibilidade e outros;
- Habilitação para a condução de empilhadores;
- Gestão de fatores de stresse, de fadiga, de atos de violência ou de outros riscos psicossociais;
- Condução defensiva, tendo em vista antecipar o perigo e proporcionar maior conforto na condução: ver, ser visto e analisar todo o contexto em que se encontra, designadamente a própria viatura e outras que circulam na via, distâncias de segurança, etc.;
- Hábitos de vida saudáveis e seguros, designadamente quanto a comportamentos de risco como sejam o consumo álcool e de substâncias psicoativas, as práticas sexuais inseguras, etc.;
- Línguas estrangeiras.

1.3. A informação específica sobre segurança e saúde a trabalhadores e seus representantes

Para além da formação acima identificada, recai ainda sobre o empregador o dever de fornecer ao trabalhador condutor as informações de segurança e saúde no trabalho que, a par da formação, visem aumentar os seus recursos individuais, quanto à forma de lidar com os riscos e as incertezas inerentes às suas tarefas. Trata-se de agregar dados úteis em função a atividade concretamente desempenhada pelo trabalhador para os colocar à sua disposição em suportes e forma adequados. Essa informação pode abranger os seguintes domínios:

- Prevenção dos riscos inerentes a cada uma das tarefas (ex. condução de veículos pesados, ligeiros ou mistos, carga e descarga de objetos, uso de equipamentos vários, etc.);
- Prevenção de assaltos, incluindo roubo da mercadoria e do próprio veículo;
- Procedimento a observar em caso de agressões e atos de vandalismo;
- Prevenção de riscos químicos, em particular no caso do transporte de mercadorias perigosas;
- Prevenção de riscos biológicos, em particular no caso de transporte de animais, de resíduos sólidos urbanos, etc.;
- Prevenção de lesões músculo-esqueléticas;

- Procedimentos administrativos relacionados com a sua atividade, designadamente o preenchimento de documentação diversa e obrigatória;
- Reconhecimento de anomalias, avarias e deficiências do veículo e dos procedimentos para a sua resolução e comunicação ao responsável designado;
- Equipamentos de proteção individual;
- Gestão do stresse e da fadiga;
- Consumo de substâncias psicoativas, designadamente o álcool, tabaco, etc.;
- Condução defensiva;
- Instruções de trabalho e fichas de procedimentos escritos com especificações de segurança;
- Direitos e deveres dos trabalhadores em matéria de segurança e de saúde.

1.4.A participação dos representantes dos trabalhadores

A participação no domínio da segurança e saúde no trabalho assume uma dimensão coletiva através dos representantes dos trabalhadores (por estes eleitos) e individual, através dos próprios dos trabalhadores. Esta é uma dimensão fundamental da gestão de riscos profissionais.

O papel dos representantes para a segurança e saúde é assegurar que os trabalhadores participam ativamente no planeamento e nas atividades de prevenção da empresa nomeadamente quanto à identificação de perigos e riscos, à implementação e a avaliação da eficácia das correspondentes de medidas de prevenção, sendo para o efeito consultados.

Com esta gestão participada pretende-se ter em conta e beneficiar das suas opiniões e preocupações, da sua experiência nos postos de trabalho e da vivência direta e quotidiana das situações de risco.

Nas situações em que não exista representante eleito, devem ser os trabalhadores da empresa a desempenhar esse papel ativo na prevenção dos riscos profissionais. Esta participação pode ser concretizada através de formas diversas que vão desde a consulta direta aos trabalhadores ou a grupos de trabalhadores, a processos de promoção e receção de sugestões, a pedidos formais de pareceres, até à realização de inquéritos de opinião. Os processos de consulta, respostas e propostas recebidas devem ser registados em livro próprio ou em suporte informático e, no mínimo, serem realizadas uma vez por ano.

1.5. As medidas de coordenação da prevenção de riscos profissionais de empresas exteriores

Quando existirem trabalhadores de várias empresas que desenvolvam, simultaneamente, atividade no mesmo local de trabalho, os respetivos empregadores devem cooperar no sentido da promoção da segurança e da saúde. Trata-se, afinal, de ter em conta e gerir os riscos decorrentes da coatividade.

O titular do local de trabalho é a pessoa que, a qualquer título, detém o controlo, a gestão ou a direção da atividade. Dada essa situação detém um conhecimento mais direto e global dos riscos que essa atividade representa para os seus trabalhadores e para terceiros. Por essa razão tem o dever de assegurar a coordenação das intervenções das demais empresas que laborem nesses locais, através da organização das necessárias atividades de segurança e saúde no trabalho. As empresas exteriores, isto é, as empresas que laboram em locais detidos por outras empresas têm o dever de cooperar com o mesmo objetivo.

Esta obrigação de coordenação e cooperação em nada diminui a responsabilidade preventiva que cada empresa detém para com os seus trabalhadores. Trata-se de uma obrigação que se acrescenta à responsabilidade de cada uma e que, no fundamental, se materializa na troca de informação entre empresas sobre os fatores da sua atividade que podem afetar a segurança e a saúde dos trabalhadores da outra empresa e sobre as medidas de prevenção aplicadas.

No caso particular da atividade de logística e de transporte assume particular relevo a informação sobre o acesso, a circulação e a receção de viaturas, cargas e passageiros, bem como sobre a interação dos motoristas e outros trabalhadores móveis, com os serviços e trabalhadores da empresa com responsabilidade de coordenação.

Quando a empresa tem a responsabilidade de coordenação tem ainda a obrigação de transmitir informação sobre as medidas de emergência, de combate a incêndio, de primeiros socorros, de evacuação de trabalhadores e sobre os respetivos trabalhadores responsáveis.

São exemplos de boas práticas implementadas pelas empresas neste domínio, as medidas seguintes:

- Afixação de cartazes de segurança destinados aos trabalhadores da empresa e a todos os que ali se deslocam;
- Distribuição sob a forma de desdobrável nas línguas mais comuns das transportadoras clientes (em português, espanhol...) com a planta impressa no seu verso que assinala a via de circulação para o de descargas, uma vez que este trajeto não é linear ao contrário do trajeto de acesso ao armazém de cargas;

- Disponibilização de “Manual da Logística” que é entregue à transportadora, bem como regras de segurança em “Nota Técnica”, que contem uma avaliação de riscos, onde se inclui a utilização de equipamentos de trabalho (porta paletes elétricos, etc.);
- Celebração de protocolos de segurança entre empresas clientes e empresa transportadoras;
- Registo de divulgação dos procedimentos de segurança em vigor e a que os prestadores externos se encontram obrigados a cumprir;
- Sinalização no solo de passadeiras para peões complementadas com semáforos, sinalização vertical de limitação de velocidade, cancelas a condicionar a circulação de camiões e outras máquinas a zonas restritas de acesso, espelhos destinados a melhorar a visibilidade na circulação;
- Limitação do acesso a instalações interiores da fábrica só a motoristas, sendo vedado a acompanhantes e ajudantes e disponibilização de sala de espera/refeitório com casa de banho, junto à entrada, onde poderão aguardar a saída do seu camião, evitando-se assim a desnecessária circulação de pessoas dentro das instalações;
- Avaliação de riscos, realizada em concreto para a atividade desenvolvida pelos motoristas de empresas externas subcontratadas, abordando os principais riscos da atividade (riscos mecânicos, físicos – vibrações e ruído, riscos psicossociais e riscos ergonómicos), com implementação subsequente das medidas de prevenção/ações de controlo recomendadas (por tarefa) no relatório de avaliação de riscos elaborado, conjuntamente pela entidade contratante e empresas subcontratadas ou pela entidade empregadora e controlada/verificada a implementação pela empresa contratante;
- Disponibilização aos motoristas de empresas externas subcontratadas, das instalações sociais da entidade contratante (refeitório devidamente equipado e com máquinas de *vending* instaladas, vestiários, balneários e instalações sanitárias, podendo ainda ser atribuídos àqueles motoristas, mediante pedido, um armário individual (cacifo) nos vestiários existentes, para sua utilização pessoal;
- Envolvimento dos motoristas de empresas externas subcontratadas, nas formações realizadas aos trabalhadores da empresa contratante em matéria de emergência e nos simulacros realizados, sempre que no momento de realização daqueles, se encontrarem nas instalações a realizar cargas ou descargas;
- Realização de formação sobre os riscos a que se encontram expostos os motoristas de empresas externas de transportes subcontratadas e respetivos procedimentos a observar nesta matéria pelos motoristas.

1.6. A investigação do acidente de trabalho rodoviário e das doenças profissionais



As causas dos acidentes de trabalho rodoviários são muitas e variadas, envolvendo nomeadamente, a velocidade excessiva, ultrapassagens mal calculadas, desrespeito pela sinalização, fadiga, stresse e a condução sob efeito do álcool e/ou substâncias psicoativas. Existem também outros fatores que podem influenciar os acidentes rodoviários, tais como, problemas mecânicos do veículo, mau estado da via, sinalização deficiente e más condições atmosféricas.

A análise de um acidente de trabalho rodoviário implica a construção de uma versão da forma como o mesmo aconteceu, tendo em conta que no sistema rodoviário interagem vários fatores, nomeadamente, o trabalhador, o veículo, o objeto de transporte, o utente, o ambiente rodoviário e a organização de meios da empresa, bem como a sua cultura organizacional.

Para além da análise dos seus acidentes, a empresa deve dispor de um sistema de recolha dos dados dos acidentes de trabalho (de viagem, transporte ou circulação, nas instalações e *in itinere*), que permita o seu tratamento estatístico, considerando nomeadamente:

- Atividade desenvolvida pelo acidentado
- Ano, data, dia da semana, hora e local da ocorrência do acidente
- Tipo de ocorrência
- Data de nascimento do acidentado
- Idade do acidentado à data do acidente
- Sexo do acidentado
- Tipo de lesão sofrida pelo acidentado
- Parte do corpo atingida
- Total de dias de incapacidade (dias perdidos)
- Tipo de incapacidade final após o fecho do processo
- Índice de desvalorização no caso de incapacidade permanente parcial
- Custo total da indemnização pelo acidente

Salienta-se ainda a obrigatoriedade de comunicação à ACT, sem prejuízo de comunicação a outras entidades competentes, no mais curto prazo possível dos acidentes de trabalho de que resulte a morte de trabalhadores.



2. O trabalhador condutor do veículo

Os trabalhadores condutores são vistos pelo público em geral como “representantes” da empresa e, por isso, contribuem para o seu prestígio, imagem e competitividade.

O processo de recrutamento deve ter em conta, para além da experiência de condução do tipo de veículo a utilizar, também as competências e a qualificação dos trabalhadores face às exigências e responsabilidades decorrentes do desempenho das funções a que se propõem. Tenham-se em vista as exigências decorrentes do transporte nacional e ou internacional de passageiros em serviços regulares e ou ocasionais, o transporte internacional de mercadorias, o transporte urbano de passageiros, em táxis, os serviços de entrega de mercadorias, etc.

2.1. Requisitos gerais e específicos do trabalhador

Não obstante as competências iniciais dos trabalhadores, o empregador deve promover uma cultura de prevenção e de segurança rodoviária junto dos mesmos facultando-lhes formação e informação específicas sobre o trabalho que vão fazer e sobre as mudanças que aí possam vir a acontecer. A atividade de condução profissional exige dos trabalhadores responsabilidades técnicas e administrativas para além da condução. São os casos, nomeadamente de operações básicas de manutenção periódica do veículo, reparações de emergência, resolução de avarias, vigilância da carga e do veículo, de carga e descarga, entrega de mercadorias em boas condições, relação com clientes, utentes, passageiros e outros utilizadores da via, conhecimentos em línguas estrangeiras, etc.

Estes trabalhadores têm ainda responsabilidades ao nível da documentação relativa ao veículo e à carga, aos passageiros, ao registo dos tempos de trabalho e descanso, da tomada de decisão em caso de dano ou acidente, da informação ao empregador das questões importantes inerentes ao seu trabalho, etc.

Este contexto de exercício profissional impõe que a empresa equacione e desenvolva um conjunto de processos de gestão das competências dos seus trabalhadores, tendo em vista

promover comportamentos seguros. Para este efeito podem exemplificar-se os seguintes domínios de ação:

- Implementar técnicas que diminuam o risco de automatização de gestos de condução;
- Programar o desenvolvimento do trabalho tendo em conta a possibilidade de falha humana;
- Designar responsáveis pela segurança rodoviária ocupacional e pelas situações de emergência;
- Elaborar um manual do condutor que contenha instruções de trabalho práticas e úteis para o desempenho quotidiano das suas tarefas e para a resolução de situações pontuais e urgentes (p.e acidentes, danos ou furto do veículo ou da mercadoria, problemas com passageiros, doenças súbitas, etc.);
- Implementar um sistema de reconhecimento de desempenho dos trabalhadores condutores para garantir mão-de-obra qualificada e motivada.

2.2. Os fatores individuais e o comportamento na condução automóvel

A multiplicidade de utilizadores das vias rodoviárias, condutores e peões, com características, competências, e comportamentos diferenciados, determinam que o condutor profissional seja obrigado a tomar decisões que têm efeitos ao nível das suas condições de trabalho, do veículo, do objeto de transporte e da dos restantes utilizadores da via.

Os longos períodos de trabalho, a solidão e a separação da família e dos grupos de referência são outros aspetos característicos das condições em que o trabalho é prestado potenciadores de riscos psicossociais.

A condução automóvel constitui uma atividade que releva de características de monotonia e simultaneamente exige um alto grau de concentração. A sua execução em contexto profissional é acompanhada de outras exigências, designadamente prazos de entrega reduzidos, tempos de trajeto balizados, tarefas administrativas, recolha e guarda de valores, apoio a clientes, etc. A pressão da gestão do tempo pode provocar stresse relacionado com o trabalho, maus hábitos alimentares, perturbações do sono, pausas inadequadas, descanso insuficiente entre turnos e fadiga.

Quanto à prevenção da **fadiga**, os empregadores na organização do trabalho devem planificar as viagens e os itinerários e monitorizar os tempos de condução e repouso que as mesmas exigem, de modo a prevenir o cansaço físico, o stresse e a fadiga mental.

O tipo de fadiga mais frequente (origem de incidentes e acidentes) é a fadiga passiva que ocorre em ambientes monótonos (p. ex. a condução em autoestrada), em períodos que induzem facilmente o sono e se reduz o estado de vigiância e de alerta.

A perda de controlo associada à fadiga é um dos principais fatores encontrados na origem de acidentes em qualquer tipo de transporte.

No que respeita a hábitos de consumo, destaca-se o consumo nocivo de álcool, da cafeína, do tabaco, de alguns medicamentos e droga. Para além dos seus efeitos nocivos sobre a saúde, podem interferir no comportamento e na capacidade de condução de veículos e, conseqüentemente, na segurança rodoviária.

Para além de constituir uma transgressão da lei, o álcool é um depressor com um efeito profundo nas capacidades psicofisiológicas do condutor pois que:

- Aumenta o tempo de reação;
- Reduz a capacidade sensorial e a visão;
- Afeta a perceção da velocidade e da posição do carro na via;
- Reduz a atenção e pode provocar sonolência;
- Afeta o processamento da informação e a tomada de decisões;
- Reduz a coordenação motora afetando o controlo do veículo;
- Gera um estado de euforia com sobrevalorização das capacidades e menosprezo do risco.

O empregador pode promover a realização de testes de despistagem de consumos de substâncias psicoativas, incluindo o álcool, desde que este ocorra no âmbito da gestão da prevenção em segurança e saúde no trabalho da empresa e sob a responsabilidade técnica do médico do trabalho. Haverá que ter na devida conta que a realização destes testes de despistagem está sujeito aos princípios de necessidade, adequação e proporcionalidade.

Estes testes visam apoiar a formulação de um juízo sobre a aptidão para o trabalho de quem a eles se sujeita.

3. O veículo como equipamento de trabalho

Os veículos conhecem uma tipologia padrão podendo ser ligeiros, de passageiros mercadorias ou mistos (peso bruto igual ou inferior a 3.500Kg e com lotação não superior a nove lugares) ou pesados, (peso bruto superior a 3.500Kg ou com lotação superior a nove).

Os veículos são equipamentos de trabalho e como tal a sua utilização em contexto de trabalho está sujeita às disposições do Decreto-lei nº 50/2005, de 25/02, sobre prescrições mínimas de segurança e saúde dos trabalhadores na utilização de equipamentos de trabalho.

3.1. Seleção e aquisição de equipamentos de trabalho

O empregador deve privilegiar a aquisição de equipamentos dotados de dispositivos de proteção integrada e características de adaptação ao concreto tipo de trabalho que vai ser realizado em qualquer das modalidades tipo: transporte nacional de passageiros ou mercadorias, transporte de mercadorias perigosas, transporte em veículo pronto-socorro, em veículos ligeiros como táxis, em veículos mistos, transportes internacional etc. De um modo geral haverá que ser tida em conta a necessidade da prevenção dos riscos relacionados com posturas incorretas, com o ruído, com vibrações, com o ambiente térmico e com o objeto de transporte.

As especiais exigências funcionais atribuídas a estes profissionais decorrentes, designadamente de contactos com clientes de empresas terceiras, com passageiros, da utilização de meios de comunicação, etc., devem merecer ponderação nesta selecção para poderem ser adotadas, tão mais a montante quanto possível, as medidas para prevenção de riscos profissionais mais adequadas.

As instruções dadas pelos fabricantes são, neste particular, um fonte de informação preciosas no processo de selecção, seja na ponderação da adequação às necessidades de trabalho das empresas, seja sobre as ulteriores exigências de manutenção do bom estado de conservação e de funcionamento das viaturas e de outros equipamentos de trabalho incorporados.

3.2. Manutenção preventiva e corretiva



A manutenção preventiva e corretiva dos veículos e dos demais equipamentos incorporados é essencial para aumentar os níveis de segurança, desempenho e conforto dos motoristas e

passageiros. Para o efeito, deve existir um plano de manutenção periódica para cada veículo, nele se incluindo reparações, lavagens regulares das viaturas, eliminação de resíduos de óleos e combustíveis, entre outros.

Neste âmbito é importante perspetivar o papel do próprio condutor quanto aos seguintes aspetos:

- Na realização de manutenção de 1º nível ao veículo verificando a sua operacionalidade e garantindo o seu abastecimento, abrangendo, nomeadamente, a verificação dos níveis de fluidos, da pressão e estado dos pneus, da iluminação;
- No reconhecimento de anomalias a partir dos sinais evidenciados pelo veículo;
- Na identificação das causas de avarias técnicas e no seu reporte ao responsável indicado pela empresa e, eventualmente, na resolução das mesmas.



3.3. Inspeções e verificações de segurança

A obrigação de o empregador assegurar a manutenção adequada dos equipamentos de trabalho durante o seu período de utilização envolve um conjunto de processos complementares e coerentes entre si.

Desde logo pode ser equacionada a participação dos motoristas na realização de manutenção simples de 1º nível. Antes de iniciar a viagem, os motoristas podem assegurar alguns cuidados de manutenção diária de modo a reduzir a probabilidade de ocorrência de avarias e até de acidentes. Este processo pode ser apoiado numa lista de verificação apropriada a cada viatura.

Para o efeito, o empregador deve dotar a sua organização de meios humanos e técnicos que permitam:

- Proceder a verificações periódicas dos veículos e demais equipamentos e se necessário, a ensaios periódicos sempre que estes se encontrem sujeitos a influências que possam provocar deteriorações suscetíveis de causar riscos;
- Proceder a verificações extraordinárias quando ocorram acontecimentos excecionais, nomeadamente, transformações, acidentes, fenómenos naturais ou períodos prolongados de não utilização, que possam ter consequências gravosas para a sua segurança;

- Elaborar relatório das verificações e dos ensaios efetuados de onde conste, nomeadamente, a identificação do veículo ou do equipamento, a identificação do condutor que habitualmente utiliza o veículo, o tipo de verificação, o local e data de realização, o prazo estipulado para reparar as deficiências detetadas e a identificação da pessoa que realizou a verificação ou o ensaio, as deficiências detetadas e o prazo para a sua reparação;
- Adotar as medidas de prevenção e correção adequadas à garantia da segurança e saúde dos condutores e de terceiros.

Por princípio os veículos não devem circular sem que todas as anomalias identificadas sejam reparadas.

4. O objeto de transporte

4.1. Os passageiros



A avaliação por parte das empresas transportadoras das características especiais dos trajetos, dos horários e dos passageiros transportados é fundamental na perspetiva global de prevenção de riscos profissionais da empresa. Com efeito importa ponderar se o transporte vai realizar-se apenas com o trabalhador condutor sem acompanhante, mas sobretudo porque determinado tipo de transporte de passageiros pode gerar riscos profissionais específicos para a condução, quer pelo isolamento, quer por eventual conflitualidade e exigências resultantes da interação com passageiros. Veja-se por exemplo, o transporte coletivo de crianças ou pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada, de passageiros que adormecem, de estrangeiros (em caso recreativo ou profissional), de passageiros efetuados em contexto de recreio (excursões, etc.), em circuito urbano ou turístico ou o transporte internacional de passageiros, em longo curso.

As empresas transportadoras deverão, pois, identificar e avaliar todos os riscos a que o condutor e conseqüentemente os passageiros, se encontram sujeitos a fim de adotar as medidas preventivas e corretivas adequadas à realização das viagens em segurança.

4.2. As mercadorias

O transporte de determinadas mercadorias pode potenciar o aumento de risco de acidente pela ultrapassagem da velocidade permitida (no caso por ex., do transporte de produtos perecíveis, tóxicos, etc.) ou pela tipologia da carga (por ex., peças de grandes dimensões, transportes

especiais, etc.) ou pela pressão do tempo (programação de entregas, fluxo do tráfego, interação com clientes, etc.).

A avaliação por parte das empresas transportadoras das características especiais das mercadorias transportadas, da sua carga, descarga e entrega é fundamental na perspetiva global de prevenção de riscos profissionais da empresa e no aumento da produtividade.

4.3. As mercadorias perigosas⁴

São consideradas mercadorias perigosas as substâncias ou preparações que devido à sua inflamabilidade, toxicidade, corrosividade ou radioatividade (por meio de derrame) podem provocar incêndio ou explosão com consequências de elevada gravidade.

O transporte de mercadorias perigosas abrange uma diversa gama de grupos de matérias, com predominância para os combustíveis líquidos (gasolinas, gasóleo e fuelóleo), gasosos (propano e butano) e sólidos (pesticidas e embalagens vazias).

Muitos dos acidentes ou incidentes no transporte de mercadorias perigosas podem ter origem no insuficiente conhecimento do risco. Às empresas que efetuam esse tipo de transportes, bem como operações logísticas relacionadas com mercadorias perigosas, tem vindo a ser exigida a observância de regras de prevenção dos riscos decorrentes dessa atividade, nomeadamente através dos meios humanos com formação profissional adequada.

É imprescindível que todos os intervenientes no transporte de mercadorias perigosas tenham conhecimento das exigências regulamentares e de segurança e saúde e que, de forma articulada, com as entidades regulamentadoras e fiscalizadoras contribuam para uma efetiva prevenção dos acidentes de trabalho.

⁴ No presente trabalho este transporte não é objeto de tratamento autonomizado remetendo-se toda a informação relevante para o ADR - Acordo Europeu Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada, concluído em Genebra em 30 de Setembro de 1957, e aprovado para adesão pelo Decreto-Lei n.º 45 935, de 19 de Setembro de 1964. Com relevo ainda no transporte de mercadorias perigosas salienta-se o Decreto-Lei 41-A/2010 de 29/04 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 206-A/2012 de 31 de agosto e pelo Decreto-Lei n.º 19-A/2014 de 7 de fevereiro) que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/90/CE, da Comissão, de 3 de Novembro, e a Diretiva n.º 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro, relativas ao transporte terrestre de mercadorias perigosas.

5. Riscos das atividades específicas

5.1. Transporte de mercadorias

Os condutores profissionais devem estar informados sobre os riscos potenciais associados ao objeto de transporte, tanto para a sua segurança e saúde como para os demais utilizadores da via e capacitados para a sua prevenção, assim como para intervir em situação de emergência. O quadro seguinte identifica os perigos e riscos associados às principais atividades de trabalho do transporte de mercadorias, da prestação de serviços de pronto-socorro, bem com as principais medidas preventivas atentas as características principais deste tipo de transporte relacionadas com as dimensões da carga, com a carga a granel, a carga perecível, o transporte de longo curso, etc.

ATIVIDADE/OPERAÇÃO	PERIGOS E RISCOS	PROCEDIMENTOS/MEDIDAS DE SEGURANÇA
Descer da cabine	Descer da cabine sem utilizar os degraus existentes - risco de queda	Aguardar breves instantes até iniciar a descida da cabine Não saltar Utilizar os degraus existentes
Circular em torno do veículo	Caminhar num espaço que se encontra com detritos e objetos diversos - Risco de escorregamento / tropeçamento Circulação de outros veículos junto do local de estacionamento - risco de atropelamento.	O espaço em torno do veículo deve estar desimpedido e limpo de detritos e objetos diversos Utilização EPI adequado: calçado antiderrapante, colete refletor
Reboques (incluindo semirreboques)	Subir/descer à cabine e ao atrelado, nas operações de atrelar e desatrelar o reboque/risco de queda em altura	Sempre que possível realizar todas as operações de atrelar e desatrelar o reboque a partir do solo, assegurando a estabilidade da base de apoio Efetuar manobras de recuo lentamente, coadjuvadas por uma terceira pessoa e de acordo com as regras de sinalização gestual Degraus e plataforma antiderrapantes Pegas fixas colocadas no trator Existência de iluminação adequada
Acionar o travão de estacionamento sempre que desce do veículo	Ligar os tubos flexíveis de ar comprimido, ligações elétricas e ligação do sistema ABS/EBS ao reboque/risco de esmagamento	Acionar sempre o travão de parque e colocação de calços nos pneus

ATIVIDADE/OPERAÇÃO	PERIGOS E RISCOS	PROCEDIMENTOS/MEDIDAS DE SEGURANÇA
Subir as patolas de apoio do reboque	Regulação manual das patolas de apoio do reboque/risco músculo-esquelético Passar por baixo do reboque/Risco de esmagamento.	Regulação automatizada das patolas de apoio do reboque. Engatar / desengatar o reboque, nesta sequência: regulação da altura das patolas de apoio, movimentos de aproximação do trator, ligações das mangueiras flexíveis e procedimentos no prato de engate. Confirmar o engate e colocação da cavilha de segurança Após subida das patolas circular em torno do veículo sem passar por baixo do reboque.
Conhecer os procedimentos de aproximação ao cais de carga	Aproximação ao cais de carga / risco de danificar equipamentos e carga, atropelamento de peões (que circulem na zona de manobra do veículo)	Conhecer previamente as características do cais de carga e respetivos procedimentos de aproximação
Aproximação ao cais de carga	Aproximação ao cais sem o auxílio de um manobrador ou de equipamento auxiliar no cais/risco de danificar equipamentos e carga, atropelamento de peões	Existência de sensores ultrassónicos na folha de porta do cais e/ou semáforo de sinalização. Descer várias vezes da cabine para verificar a aproximação e o alinhamento ao cais. Veículo com sensores de recuo do contribuem para a acostagem, em segurança, ao cais de carga.
Abrir as portas do veículo	Abertura de portas, do atrelado de carga, perras / risco músculo-esquelético Carga não arrumada nem cintada que se deslocou durante o transporte/Risco de esmagamento pela carga	O sistema de abertura das portas do atrelado deve ser fácil e não requerer um esforço elevado. Garantir a correta arrumação, travamento e acondicionamento da mercadoria.
Carregar e descarregar mercadorias	Movimentação de cargas no estrado do reboque ou na plataforma hidráulica /risco de lesões músculo-esqueléticas/riscos de cortes /queda de objetos /capotamento de empilhador/atropelamento por outros veículos Descarregar mercadorias com porta paletes manuais/ risco de lesões músculo-esqueléticas	Ajustar a altura do estrado de carga do reboque relativamente ao nível do cais de carga. Garantir a segurança do condutor durante a utilização do comando de subida e descida do estrado de carga do reboque. Utilizar equipamento auxiliar durante a movimentação de cargas Carregar e descarregar o veículo sem subir ao estrado de carga do reboque nem à plataforma hidráulica de carga Habilitação para a condução de empilhador Utilizar porta paletes elétricos Utilizar EPI's durante as operações de carga, descarga e entrega de mercadorias.

ATIVIDADE/OPERAÇÃO	PERIGOS E RISCOS	PROCEDIMENTOS/MEDIDAS DE SEGURANÇA
Colocar e retirar lonas do reboque	Colocação manual de lonas no reboque / lesões músculo-esqueléticas Manobras de colocar e retirar as lonas realizadas em altura/risco de queda	Sistema automático ou mecanizado para colocar e retirar as lonas do reboque (laterais e do teto). Realizar as manobras de colocar e retirar as lonas do reboque a partir do solo
Desatrelar o reboque	Desatrelagem do reboque/risco da sua queda devido à ausência do trator	Utilizar cavalete ou apoio de segurança para prevenir a queda do reboque na ausência do veículo trator (prevenção no caso de rotura das patolas)
Remoção/reboque de viaturas avariadas ou sinistradas	Derrame / contacto com produtos tóxicos/perigosos	Utilização de areias de absorção e bacias de retenção
Manusear os produtos transportados	Desconhecer as características dos produtos transportados/ risco químicos ou biológicos	Habilitar o condutor para leitura e interpretação dos rótulos dos produtos (químicos, biológicos) transportados
Acondicionamento da carga	Arrumação, amarração e travamento das cargas posicionamento e fecho das cintas de amarração/risco de lesões músculo-esqueléticas	Realizar operações de travamento e amarração de cargas em altura sem realizar um esforço excessivo Usar meios mecânicos de elevação de cargas Proceder ao travamento e amarração da carga a partir do estrado de carga do veículo Utilização de contentores/dispositivos de retenção, acondicionamento e travamento da carga
Preparar a partida do cais de carga	Fechar todas as aberturas do veículo. Existência de portas laterais do tipo toldos de correr, com deficiente fixação e movimentação (para abrir e fechar, devido a carrinhos e rodízios de correr deficientes) ou de portas tipo rolo ou persiana, com deficiente manutenção das tiras ou bandas /risco de queda, entalamento.	Fechar todas as aberturas na caixa de carga, a partir do solo. O deficiente estado das tiras ou bandas pode obrigar o condutor a subir em altura.
Mudança de Pneumáticos	Atropelamento	Formação
Transporte de mercadorias	Envelhecimento dos recursos humanos – motoristas	Formar e informar novos profissionais. Reintegrar os recursos humanos envelhecidos em novas tarefas/funções.

5.2. Transporte de distribuição e serviços de entrega

Neste tipo de transporte predomina o fluxo constante e em ritmo acelerado de operações de acordo com a procura (amiúde crescente) das empresas contratantes. Estes serviços, também designados por vezes de “entregas”, podem ser realizados com motocicletas, pequenos e médios veículos, devendo por isso ser de acautelar que os veículos utilizados atendam ao volume de entregas, à qualidade e rapidez exigidas, sem comprometer a segurança rodoviária e laboral.

No quadro abaixo ficam identificados alguns dos riscos profissionais mais comuns e respetivas medidas de prevenção para este tipo de transporte.

ATIVIDADE/OPERAÇÃO	PERIGOS E RISCOS	PROCEDIMENTOS/MEDIDAS DE SEGURANÇA
Transporte de distribuição /serviços de entrega	<p>Riscos associados à movimentação manual de cargas e elevação e manipulação de pacotes/mercadorias de dimensões e formas imprevisíveis</p>	<p>Antes de levantar uma carga, o trabalhador deve planificar e preparar-se para a tarefa. Para levantar uma carga, o trabalhador deve utilizar a seguinte técnica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocar um pé de cada lado da carga e o corpo sobre a mesma (se tal não for possível, tentar colocar o corpo tão próximo quanto possível da carga); • Utilizar os músculos das pernas para se erguer; • Endireitar as costas; • Colocar a carga tão próxima quanto possível do seu corpo; • Levantar e transportar a carga com os braços esticados e virados para baixo. <p>Efetuar exercícios de relaxamento nas pausas.</p>
	<p>Riscos psicossociais, devido às expectativas dos clientes de uma rápida entrega, e devido a questões organizativas relacionadas com o trabalho – alterações de última hora nas tarefas e a utilização da monitorização remota/sistema de contato (os motoristas recebem instruções enquanto conduzem)</p>	<p>Adotar medidas de gestão e comunicação na empresa entre o empregador e o trabalhador. Estabelecer um programa de formação e informação aos gestores e restantes trabalhadores. Planificar trajetos, tempos de condução, pausas e períodos de repouso. Definir uma política de prevenção de riscos profissionais.</p>
	<p>Risco de queda, devido a condições climatéricas adversas, no caso, por ex. dos estafetas que utilizam bicicletas</p>	<p>Ajustar o tipo de condução e os itinerários de acordo com as condições climatéricas.</p> <p>Utilização de equipamentos de proteção.</p> <p>Manutenção e verificação dos veículos.</p>

5.3. Centros logísticos

Os centros logísticos são locais que apresentam riscos profissionais específicos em virtude do desenvolvimento simultâneo de atividade de transporte por diversas entidades no mesmo local.

ATIVIDADE/OPERAÇÃO	PERIGOS E RISCOS	PROCEDIMENTOS/MEDIDAS DE SEGURANÇA
	<p>Aproximação ao cais de carga/risco de danificar equipamentos e carga, atropelamento de peões (que circulem na zona de manobra do veículo)</p> <p>Risco de danificar equipamentos e carga, atropelamento de peões</p>	<p>Conhecer previamente as características do cais de carga e respetivos procedimentos de aproximação.</p> <p>Colocação de sensores ultrassónicos na folha de porta do cais e/ou semáforo de sinalização.</p> <p>Na ausência de auxílio de um manobrador descer várias vezes da cabine para verificar a aproximação e o alinhamento ao cais.</p> <p>Utilização de veículo com sensores de recuo que contribuam para a acostagem, em segurança, ao cais de carga.</p>
<p>Parques logísticos/ operações de carga, descarga e transbordo – uso de equipamentos de trabalho de terceiros</p>	<p>Movimentação de cargas no estrado do reboque ou na plataforma hidráulica/risco de lesões músculo-esqueléticas/riscos de cortes /queda de objetos/capotamento de empilhador/atropelamento por outros veículos</p> <p>Descarregar mercadorias com porta paletes manuais /risco de lesões músculo-esqueléticas</p>	<p>Ajustar a altura do estrado de carga do reboque relativamente ao nível do cais de carga.</p> <p>Garantir a segurança do condutor durante a utilização do comando de subida e descida do estrado de carga do reboque.</p> <p>Utilizar equipamento auxiliar durante a movimentação de cargas.</p> <p>Carregar e descarregar o veículo sem subir ao estrado de carga do reboque nem a plataforma hidráulica de carga.</p> <p>Habilitação para a condução de empilhador.</p> <p>Utilizar porta paletes elétricos.</p> <p>Utilizar EPI`s durante as operações de carga, descarga e entrega de mercadorias.</p>
	<p>Desconhecimento das características dos produtos transportados/Riscos químicos ou biológicos</p>	<p>Habilitar o condutor para a leitura e interpretação dos rótulos dos produtos (químicos e biológicos)</p>

Nos centros logísticos é relevante analisar o modo como a empresa recetora de serviços prestados por empresas terceiras nas suas instalações, assegura a segurança e saúde de todos os trabalhadores que aí laboram e efetiva a coordenação de todas as empresas presentes no mesmo local, com vista ao mesmo objetivo.

O trabalhador deve estar devidamente informado sobre os procedimentos de acesso, de circulação, de carga e descarga exigidos pelos respetivos centros de logística onde se desloca. É importante que tenha ainda conhecimento dos interlocutores com quem se tem que relacionar, tanto ao nível do uso de equipamentos de auxílio nas cargas e descargas como ao nível das regras de segurança e saúde a observar.

No quadro acima ficam identificados alguns dos riscos profissionais mais comuns e respetivas medidas de prevenção relativamente a algumas das operações de trabalho principais: operações de carga, descarga e transbordo e uso de equipamentos de trabalho de terceiros.

5.4. Transporte de passageiros

A atividade de transporte de passageiros (transporte urbano, interurbano, de longo curso e também em táxi) implica para o motorista, uma elevada carga mental resultante entre outros, da dinâmica de interação com clientes, passageiros e os restantes utilizadores da via de circulação.

Este contexto de trabalho reflete-se de modo muito particular na saúde física e mental destes profissionais, potenciando o risco de ocorrência de acidente rodoviário, com consequências no desempenho, na imagem das organizações e respetivos custos.

ATIVIDADE/OPERAÇÃO	PERIGOS E RISCOS	PROCEDIMENTOS/MEDIDAS DE SEGURANÇA
Transporte público urbano, interurbano de passageiros Transporte de passageiros de longo curso Transporte de passageiros em táxi	<p>Riscos psicossociais:</p> <p>Stresse, violência, assédio, fadiga, utilização de substâncias psicoativas</p> <p>Trabalho solitário</p> <p>Transporte de valores</p> <p>Contacto com clientes problemáticos e/ou pessoas em stresse</p> <p>Intensidade do tráfego</p> <p>Trabalho em horário noturno e/ou em locais isolados</p> <p>Tarefas simultâneas dificilmente compatíveis (p.ex. atender clientes e conduzir)</p>	<p>Revelar autoconfiança, responsabilidade e autoridade dentro do veículo.</p> <p>Estabelecer uma comunicação segura e clara com passageiros e clientes.</p> <p>Trazer somente o dinheiro necessário para a realização de operações de venda de bilhetes e publicitar essa informação junto dos utentes e evitar colocar a carteira e dinheiro a vista dos passageiros.</p> <p>Reagir com calma a comportamentos agressivos e/ou provocadores.</p> <p>Usar um sistema de alarme em caso de perigo.</p> <p>Não arriscar a vida para resistir ao roubo ou perseguir o assaltante, ter presente que o principal objetivo numa situação de perigo é sair da mesma sem danos pessoais.</p> <p>Memorizar a aparência do atacante e chamar a polícia (112) logo que possível.</p> <p>Ministrar Formação específica em novas tecnologias (sistema mãos livres no uso de telemóvel, utilização segura de GPS...).</p>
	<p>Envelhecimento dos recursos humanos – motoristas</p>	<p>Formar e informar novos profissionais.</p> <p>Reintegrar os recursos humanos envelhecidos em novas tarefas/funções.</p>
	<p>Lesões associadas à conceção do posto de trabalho:</p> <p>Dimensão e espaço insuficiente para movimentos</p> <p>Longa permanência na posição de sentado</p>	<p>Endireitar as costas.</p> <p>Ajustar corretamente o assento.</p> <p>Nas pausas fazer exercícios de relaxamento.</p> <p>Adequar o volante à posição de condução.</p> <p>Avaliação dos riscos profissionais relacionados com o posto de condução.</p> <p>Vigilância medica/saúde dos motoristas.</p> <p>Informação, consulta e formação prestada aos motoristas.</p>

ATIVIDADE/OPERAÇÃO	PERIGOS E RISCOS	PROCEDIMENTOS/MEDIDAS DE SEGURANÇA
<p>Transporte público urbano, interurbano de passageiros</p>	<p>Todos os fatores de risco organizacionais e ambientais devido a exercer a atividade em instalações de terceiros</p>	<p>Planeamento das viagens.</p> <p>No transporte internacional, disponibilizar informação sobre os limites de velocidade e regras de trânsito dos países de circulação e destino; contatos de embaixadas no estrangeiro/números uteis; conhecimento sobre os trâmites aduaneiros e documentação necessária.</p> <p>Respeitar as indicações de paragem e saída do veículo apenas e só quando determinadas por agentes fiscalizadores devidamente identificados.</p>
<p>Transporte de passageiros de longo curso</p> <p>Transporte de passageiros em táxi</p>	<p>Exposição a vibrações</p> <p>Atropelamento /Esmagamento/Cortes</p>	<p>Redução das vibrações na origem, como por exemplo aquisição de equipamentos com sistema de amortecimento, manutenção adequada dos equipamentos, escolha dos itinerários.</p> <p>Diminuição da transmissão das vibrações através dos assentos que amortecem as vibrações e comandos que reduzem a transmissão das vibrações, limitação da duração da exposição.</p> <p>Seguir os procedimentos previstos no manual de instruções da viatura.</p> <p>Utilização de equipamento adequado para proteção individual.</p> <p>Formação e informação (sobre os riscos identificados e as medidas de prevenção e proteção a adotar).</p> <p>Parar a viatura em lugar plano e seguro, sempre que possível.</p> <p>Acionar travão de mão/parque e marcha atrás.</p> <p>Sinalizar a viatura (triângulo, luzes de perigo) e o condutor (colete refletor);</p> <p>Verificar a existência de equipamento/instrumento adequado na operação de substituição do pneu.</p>
	<p>Falta de conforto térmico, calor excessivo ou excesso de frio</p>	<p>Ajustar o tipo de condução e os itinerários de acordo com as condições climatéricas.</p> <p>Manutenção e verificação dos veículos.</p> <p>Aquisição de equipamento de conforto térmico.</p>

6. A viagem

6.1. Planeamento e organização das rotas



Na programação de novas viagens, a empresa deve consultar os motoristas e fomentar o intercâmbio contínuo de informação com estes, com vista a identificar e minimizar os riscos potenciais e conhecidos da viagem.

A não realização de Plano de Gestão de Viagens, pode implicar uma deficiente organização dos tempos de condução e de repouso. Só através do planeamento, se programa o tempo suficiente para cumprir um percurso, tendo em conta, a necessidade de pausas do motorista por um lado e a prevenção do risco de excesso de condução, que coloca em perigo a saúde e a segurança do motorista e de terceiros.

O Plano de Gestão de Viagens deve ser elaborado em função do tipo de transporte a efetuar e da atividade concretamente executada, podendo integrar os seguintes itens:

- A avaliação dos riscos da viagem, incluindo o risco de queda de neve, poeiras, *fumo*, *nevoeiro*, *chuva intensa*, *ameaças de segurança física* e *requisitos de condução locais*;
- A identificação de um responsável pela gestão da viagem (por ex., o supervisor de turno);
- A realização de uma reunião antes da partida, entre o motorista e o supervisor de turno, para discutirem quaisquer alterações relativas ao percurso, a paragens, os perigos potenciais, as cargas transportadas, a pessoas e os planos de contingência para emergências em viagem (por ex., procedimentos de avaria);
- A clara definição e indicação do percurso a seguir;
- A identificação antecipada de potenciais perigos na rota escolhida, como sejam cruzamentos perigosos, a inclinação da via, a hora da viagem, condições meteorológicas, zonas perigosas conhecidas (pontos negros), limites de velocidade, feriados locais (principalmente quando possam envolver períodos de abuso de álcool);
- A atribuição correta de veículos adequados para a viagem a realizar, considerando os perigos identificados;
- A seleção de motoristas qualificados, portadores de documentação válida para o tipo de veículos a utilizar;
- A disponibilização de meios de comunicação apropriados entre o motorista e o responsável pela gestão da viagem, bem com um protocolo de comunicação acordado para o efeito (por ex., comunicar com o ponto de destino ou manter o controlo do veículo, gerido a partir do ponto de origem);

- A inspeção dos veículos antes do início da viagem;
- O planeamento das paragens para repouso;
- O fornecimento de uma estimativa da hora de chegada do motorista e a informação das pessoas no destino, bem como de um plano de contingência a ser ativado caso o motorista não chegue à hora estimada;
- A revisão sistemática de todas as viagens sem luz natural ou com visibilidade reduzida, tendo em conta os riscos, com sujeição a uma aprovação formal da Gestão antes do seu início;
- A verificação de que os motoristas estão física e mentalmente capazes, dando especial atenção ao número de horas trabalhadas, horas de sono ou altura do dia;
- A atribuição clara da responsabilidade do motorista comunicar a conclusão da viagem ao responsável pela sua gestão e organização.

Para garantir a consistência e a boa execução dos planos de viagem **os motoristas** devem ter uma formação adequada sobre os riscos associados à realização das viagens e sobre as respetivas medidas preventivas, podendo abarcar os seguintes conteúdos formativos:

- Evitar falar do conteúdo da carga, do seu valor, dos itinerários escolhidos, dos locais de descanso pré-determinados e dos locais de entrega da mercadoria, inclusive com outros motoristas;
- Gerir os imprevistos que surjam durante a viagem;
- Evitar o transporte de qualquer pessoa estranha à empresa;
- Evitar imobilizações desnecessárias e em locais isolados ou mal iluminados;
- Manter o compartimento de carga fechado à chave;
- Respeitar as indicações de paragem e saída do veículo apenas e só quando determinadas por agentes fiscalizadores devidamente identificados;
- Nunca deixar objetos pessoais à vista;
- Ser prudente em caso de paragem forçada do veículo, por exemplo, no local de um acidente ou de uma urgência, ou a pedido das forças policiais.

6.2. A rota programada ou a rota alternativa

A determinação das rotas e dos itinerários não deve acrescentar perigosidade às deslocações. Devem ser privilegiados percursos seguros para o motorista, carga e veículo (adequados à dimensão dos veículos e da carga transportada, em bom estado de manutenção e sinalização, com separadores de tráfego, com rampas de emergência, etc.), com locais de descanso e estacionamento adequados, preferencialmente securizados.

A previsão de trajetos alternativos ao itinerário principal, de modo a poderem ser utilizados em caso de haver restrições à circulação no itinerário pré definido constitui um aspeto importante para prevenir riscos associados ao imprevisto: possíveis opções perigosas, aumento dos tempos de viagem, etc.

Tanto quanto possível, no transporte de mercadorias, devem diversificar-se os itinerários assim como serem selecionados os locais de estacionamento e descanso mais adequados a evitar ser alvo fácil para os criminosos.

6.3. As rotas em países comunitários ou extracomunitários

A informação a disponibilizar ao motorista no transporte internacional tem em vista proporcionar um conjunto de dados relevantes que lhe permita encontrar resposta aos problemas que possa enfrentar no percurso nesse contexto. É o caso dos dados seguintes:

- Limites de velocidade e regras de trânsito dos países de circulação e destino;
- Comportamentos preventivos em relação ao transporte de emigrantes ilegais;
- Contactos de embaixadas no estrangeiro/números úteis;
- Conhecimentos sobre os trâmites aduaneiros e documentação necessária.

Por outro lado, a utilização de cadernos de bordo, onde o motorista possa registar as principais ocorrências de modo a tomar precauções antes do início de uma nova viagem, permite apoiar o processo de melhoria contínua e, no futuro, colmatar necessidades não previstas inicialmente.

A formação quanto à língua do país de destino é também um aspeto relevante a considerar.

6.4. Avaliação das viagens

Depois de realizadas as viagens importa proceder à sua avaliação que potencie a participação e o envolvimento dos motoristas. A avaliação das viagens apresenta múltiplos benefícios ao nível da diminuição de perdas futuras, redução de custos operacionais e da redução da sinistralidade rodoviária o que permitirá adquirir vantagens competitivas.

Para conhecer os pontos fortes e fracos do desempenho da frota com vista à prevenção de problemas futuros, a empresa deve ter em conta um conjunto de aspetos relevantes de que se destacam os seguintes:

- Verificar a eficácia das medidas preventivas introduzidas através da comparação do registo de sinistralidade anterior e posterior à operacionalização das medidas;

- Avaliar os custos inerentes às sanções por incumprimento das disposições legais;
- Avaliar os custos derivados da perda de mercadorias e estragos nos veículos;
- Divulgar periodicamente o seu índice de sinistralidade;
- Realizar periodicamente reuniões de esclarecimento com os motoristas para troca de testemunhos de acidentes e incidentes;
- Implementar um sistema de gratificação dos motoristas que efetuem uma condução defensiva, baseado em critérios predefinidos e reconhecidos pela equipa de motoristas.

Referências *Internet*

Comissão Económica das Nações Unidas para Europa (UNECE), em www.unece.org/trans/welcome.html

OIT – Organização Internacional do Trabalho em www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/html/genebra_trab_digno_pt.htm

Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho em <https://osha.europa.eu/pt>

OIRA – On line Interactive Risk Assessment – instrumento on line para avaliação de riscos no setor dos transportes rodoviários, elaborada por EU-OSHA e disponível em <http://www.oiraproject.eu/>

ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho, em www.act.gov.pt

Quadro normativo vigente

- Código do Trabalho, aprovado pela Lei nº 7/2009, de 12 de fevereiro
- Lei nº 102/2009 de 10/09, alterada pela Lei nº 3/2014 de 15 de março, que aprova o regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho
- Decreto-lei nº 126/2009, de 27 de maio, relativo à qualificação inicial e formação contínua dos motoristas
- Decreto-lei nº 46/2006, de 24 de fevereiro, que transpôs para a ordem jurídica nacional a diretiva nº 2002/44/CE do Parlamento Europeu e do conselho, de 25 de junho, relativa às prescrições mínimas de proteção da saúde e segurança dos trabalhadores em caso de exposição aos riscos devidos a agentes físicos (vibrações)
- Decreto-lei nº 50/2005, de 25 de fevereiro, relativo a prescrições mínimas de segurança e saúde para a utilização pelos trabalhadores de equipamentos de trabalho
- Decreto-lei nº 330/93, de 25 de setembro, que transpôs para a ordem jurídica nacional a diretiva nº 90/269/CEE do Conselho, de 29 de maio, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde na movimentação manual de cargas

Bibliografia

Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho, E-Facts 8, 31, 32, 47, 74, 97 e 98, em <http://osha.europa.eu>.

Castillo, Francisco Toledo; **Guillem**, Juan António; **Mesas**, Rafael Martinez

“Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas”, Ministério de Trabajo e Imigración Espanhola, 2011.

Comissão Europeia, Direção-Geral de Energia e dos Transportes, “Orientações Relativas às Melhores Práticas Europeias para o Acondicionamento de Carga nos Transportes Rodoviários”, 2010.

Comissão Europeia – Orientações para a Política de Segurança Rodoviária 2011-2020.

ONU **Década de Ação para a Segurança no Trânsito** 2011-2020.

Elke Schneider; Xabier Irastorza, “OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview”- European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA) - Luxemburgo, 2010.

Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015.

Ferreira, Maria do Amparo, “Segurança Rodoviária Versus Segurança no Trabalho, Evolução dos Parâmetros do Risco Rodoviário Profissional 2000-2006”, Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres, novembro, 2007.

Ferreira, Maria do Amparo, “Manual - Stress nos transportes Rodoviários” Direção Geral dos Transportes terrestres e fluviais, 2007.

Frasquilho, M^a Antónia e (Alterstatus), “Psicotrópicos nos locais de trabalho” Guia de acolhimento -Campanha de Prevenção do Uso de Substâncias psicotrópicas em Meio Laboral- APESPE – 2012.

Fundação Getulio Vargas, Centro de Políticas Sociais, “Saúde Ocupacional e Segurança no Transporte Rodoviário”, junho, 2001.

Manual de Buenas Prácticas en la Prevencion de Accidentes de Tráfico, elaborado por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) para a DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2010.

Manual - Usar a Recomendação (Nº 200) da OIT sobre a infeção VIH e SIDA e o mundo do trabalho - Orientações para o setor dos transportes ILO – AIDS- International Labour Office, em www.ilo.org/aids.

OIT, Organização Internacional do Trabalho, Questions prioritaires relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur du transport routier, Genève, 2015.

OIT, Revista da OIT, número especial 2015 "L' Avenir du travail – De la conduite à la gestion de transport, 2015.

Plano Estratégico de Segurança Rodoviária, 2016-2020.

Plano Nacional para a Redução dos Comportamentos Aditivos e das Dependências 2013-2020.

Roxo, Manuel, Direito da Segurança e Saúde no Trabalho, da prescrição do seguro à definição do desempenho, uma transição na regulação, Almedina, Abril 2011.

Segurança e Saúde do Trabalho e a Prevenção do Consumo de Substâncias Psicoativas: Linhas Orientadoras para Intervenção em Meio Laboral (ACT/IDT), 2010.

Silveira, Alberto, "Análise de Acidentes Rodoviários em Trabalho – Perspetivas de Integração na Gestão do Riscos Profissional", Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, dezembro, 2008.

Silveira, Alberto, "Gestão dos riscos relacionados com a segurança rodoviária ocupacional", Associação Portuguesa de Segurança e Higiene do Trabalho, outubro, 2012.

Silveira, Alberto, "Segurança rodoviária ocupacional – um novo desafio na prevenção do risco profissional", 2011.

SLIC, Guias Documento base, Listas de verificação, Questionários, da Campanha de Avaliação de Riscos Psicossociais, 2012 - Comité dos Altos Responsáveis da Inspeção do Trabalho.

UNECE, Cutting Road Traffic Deaths and Injuries in Half by 2020, Nações Unidas, Genebra, 2015.

Resumo

Este guia pretende ser um instrumento de apoio para os intervenientes no setor dos transportes rodoviários - empregadores, quadros, representantes dos trabalhadores e os próprios trabalhadores - e visa integrar a segurança e saúde no trabalho em Portugal impulsionando processos de melhoria contínua das condições de trabalho na atividade da condução profissional.

Résumé

Ce guide vise à être un instrument de soutien pour ceux qui sont impliqués dans le secteur du transport routier - les employeurs, le personnel technique des entreprises et d'autres organisations, les représentants des travailleurs et les travailleurs eux-mêmes - et vise à intégrer au Portugal les questions relatives à la sécurité et à la santé au travail, conduisant à un processus continu d'amélioration des conditions de travail dans l'activité de conduite professionnelle.

Abstract

This guide aims to be a support tool for those involved in the road transport sector - employers, technical staff of companies and other organizations, workers' representatives and the workers themselves - and aims to integrate in Portugal the issues of safety and health at work leading to a continuous process of improvement of working conditions in the professional driving activity.