



CONDIÇÕES DE TRABALHO NOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

<i>Data de emissão</i>	<i>Julho 2005</i>
<i>Data de revisão</i>	<i>Julho 2005</i>
<i>Autor</i>	<i>GT Transportes Rodoviários</i>
<i>Acesso</i>	<i>Público</i>

INDÍCE

INTRODUÇÃO	3
1. REGULAMENTAÇÃO SOCIAL COMUNITÁRIA APLICÁVEL	4
1.1 Regulamento (CEE) nº 3820/85, do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985.....	4
1.2 Regulamento (CEE) nº 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985.....	6
2. O TACÓGRAFO	7
2.1. Tipos de Tacógrafo	7
2.1.1. Tacógrafo Analógico	7
2.1.1.1. Folha de Registo/disco	9
2.1.2. Tacógrafo Digital.....	11
2.1.2.1. Cartões Tacográficos	12
3. SÍNTESE DO REGIME COMUNITÁRIO	13
3.1. Períodos Máximos de Condução e Mínimos de Repouso.....	13
3.2. Quadro Sinóptico da Regulamentação Social	19
4. CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO	21
4.1. Considerações Gerais	21
4.2. Descrição Sumária dos Riscos	23
4.3. Especificidades do Transporte de Mercadorias Perigosas	30
5. SÍNTESE DE LEGISLAÇÃO CONEXA	31

INTRODUÇÃO

Este documento, tem por objectivo divulgar de uma forma sintética, noções básicas sobre as condições de trabalho no sector dos transportes por estrada de passageiros e de mercadorias, que resultam das disposições do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, do Conselho, de 20 Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários e do Regulamento (CEE) 3821/85, do Conselho, de 20 Dezembro de 1985 e suas sucessivas alterações, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários.

Para a melhoria das condições de trabalho importa, também, direccionar a acção com a finalidade de evitar a ocorrência de acidentes de trabalho e de doenças profissionais promovendo o bem estar físico, mental e social dos trabalhadores. Tais são, aliás, os objectivos da Directiva n.º 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho, actualmente transposta para a ordem jurídica nacional através do CT – Código do Trabalho (Lei n.º 99/2003, de 27 de Agosto) e do RCT – Regulamento do Código do Trabalho (Lei n.º 35/2004, de 29 de Julho).

Neste contexto, abordaremos:

- A regulamentação social comunitária aplicável à regulação dos tempos de condução e de descanso diário e semanal dos condutores;
- Os instrumentos de controlo dos tempos de trabalho nas viaturas;
- As condições específicas de segurança, higiene e saúde no trabalho dos locais de trabalho e postos de trabalho/viaturas.

As informações contidas neste documento não dispensam a consulta dos diplomas legais aqui referidos, bem como as disposições insertas no Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 99/2003, de 27 de Agosto, e os Instrumentos de Regulamentação Colectiva de Trabalho aplicáveis às relações de trabalho entre as empresas de transporte rodoviário e os trabalhadores ao seu serviço.

1. REGULAMENTAÇÃO SOCIAL COMUNITÁRIA APLICÁVEL

1.1 Regulamento (CEE) n.º 3820/85, do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985



Fig.1.1. – Mapa do Espaço Comunitário Europeu.

O Regulamento (CEE) n.º 3820/85 aplica-se directamente a todos os estados membros da UE, no que concerne ao transporte efectuado por veículos pesados que circulem apenas¹ no interior do espaço europeu, e visa essencialmente três objectivos essenciais: *i*) a melhoria das condições de trabalho *ii*) a segurança rodoviária, daí decorrendo *iii*) a harmonização das condições de concorrência entre os transportes terrestres.

Este diploma disciplina os seguintes aspectos fundamentais:

- Períodos máximos de condução – contínua, diária, semanal e bi-semanal (art.º. 6º e 7º n.º 1);
- Interrupções ou pausas mínimas a intercalar na condução (art.º 7º);
- Períodos mínimos de repouso diários e semanais (art.º 8º e 9º);
- A proibição de certo tipo de remunerações (art.º 10º);
- A organização, pela empresa, do trabalho dos condutores, de forma a que estes possam dar cumprimento às disposições do Regulamento (art.º 15º n.º 1);

¹ Aos transportes internacionais rodoviários em veículos pesados que tenham origem, destino ou trânsito por países signatários do AETR (Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que Efectuam Transporte Internacional Rodoviário), ou efectuados a partir de, ou para um país não signatário do AETR nem membro da UE, enquanto circularem no espaço da UE, aplica-se o regime AETR (DL n.º 324/73, de 30 de Junho).

→ Verificação periódica do cumprimento dos Regulamentos, com adopção das medidas necessárias a evitar a pratica de infracções (art.º 15º n.º 2).

O Regulamento (CEE) n.º 3820/85, é aplicável quer ao transporte rodoviário internacional realizado no espaço da U.E. (qualquer deslocação por estradas abertas ao público, em vazio ou em carga, de um veículo afecto ao transporte de passageiros ou mercadorias), quer aos transportes nacionais, abrangendo motoristas por conta própria ou de outrem.

Contudo, este regime comunitário não se aplica, nos termos do art.º 4º, nomeadamente:

- Aos veículos que não ultrapassem 3,5 toneladas;
- Aos veículos afectos ao transporte de passageiros, que estejam aptos a transportar um número máximo de 9 pessoas;
- Aos veículos afectos ao serviço regular de passageiros, cujo percurso da linha não ultrapasse 50 km;
- Aos veículos afectos aos serviços de esgotos, água, gás e electricidade, recolha de lixo, correios, radiodifusão, televisão;
- Veículos ao serviço da protecção civil, dos bombeiros, forças policiais e de pronto-socorro.

Igualmente, não se aplica, por força da Portaria n.º 1078/92, de 23 de Novembro, emanada ao abrigo do art.º 13º do supra citado Regulamento, nomeadamente a:

- Veículos utilizados para transporte de mercadorias por empresas agrícolas, num raio de 50 km a partir do local de afectação;
- Veículos utilizados no transporte de animais vivos aos mercados locais e matadouros;
- Tractores exclusivamente afectos a trabalhos agrícolas e florestais;
- Veículos afectos ao ensino da condução automóvel.

1.2 Regulamento (CEE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985

Com o objectivo de comprovar e registar o cumprimento do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 introduziu um aparelho de controlo, designado por tacógrafo.

Este último diploma, com as alterações do Regulamento (CE) n.º 2135/98, do Conselho, de 24 de Setembro e do Regulamento (CE) n.º 1360/2002, da Comissão, de 13 de Junho, relativas à introdução do tacógrafo digital, define, **para os veículos abrangidos pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85**, as condições de:

- Construção, instalação, utilização e funcionamento dos equipamentos de controlo (tacógrafo analógico ou digital);
- Utilização das folhas ou cartões de registo (discos ou cartões).

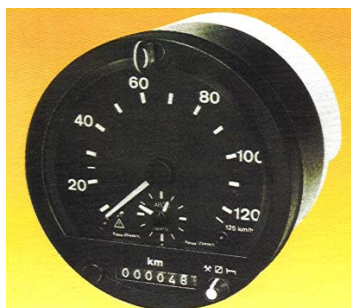


Fig. 1.2 – Tacógrafo analógico para um condutor.

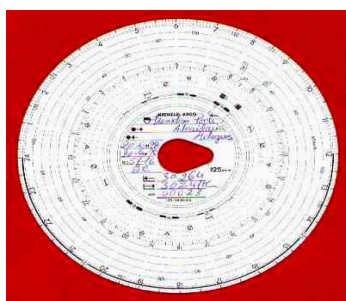


Fig. 1.3 – Folha de registo/disco para tacógrafo analógico.



Fig. 1.4 – Tacógrafo digital e cartões tacográficos.

2. O TACÓGRAFO

A instalação e utilização do tacógrafo é obrigatória para os veículos pesados de mercadorias e passageiros e decorre dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e n.º 3821/85, existindo situações deles excepcionadas, conforme anteriormente referido.

O tacógrafo é o equipamento instalado a bordo dos veículos rodoviários para indicação, registo e armazenamento dos dados sobre a marcha desses veículos (distância percorrida, velocidade...), assim como sobre certos períodos de trabalho dos condutores (condução, pausas/repouso, outros trabalhos e disponibilidade).

2.1. Tipos de tacógrafo

2.1.1. Tacógrafo Analógico



Fig.2.1. – Tacógrafo analógico para 2 condutores.

STANDARD/MANUAL

São os aparelhos nos quais é necessário accionar o comutador para **todos** os tipos de tempo, mesmo o da condução.

AUTOMÁTICO

Regista apenas de forma automática o tempo de condução, pelo que é necessário que o motorista assegure a comutação do aparelho para que os restantes registos se façam correctamente.





FUNCIONAMENTO DO TACÓGRAFO

Para que o tacógrafo faça os registos de forma correcta, é fundamental conhecer o significado da comutação e a identificação dos diferentes grupos de tempo.





Tacógrafo para um condutor

O COMUTADOR INDICA:

- a. Sob o símbolo  : o tempo de condução
- b. Sob o símbolo  : os tempos de trabalho quando não conduza
- c. Sob o símbolo  : o tempo de disponibilidade, isto é, o tempo de espera, o tempo passado ao lado de outro condutor com o veículo em marcha, ou mesmo o tempo passado numa cama com o veículo em marcha
- d. Sob o símbolo  : as interrupções da condução e os períodos de repouso diário.

Nota:

Quando num aparelho tacógrafo não exista o símbolo , deve utilizar-se a posição  para registar também os tempos que caberiam naquele símbolo.

Relativamente ao **tacógrafo analógico** devem ser asseguradas as seguintes condições:

- Verificações periódicas;
- Inviolabilidade das selagens e mecanismos de registo;
- Não abertura durante o período diário de trabalho, excepto em caso de mudança de viatura ou a pedido das autoridades de controlo.

2.1.1.1. Folha de registo/disco

A folha de registo (disco) a colocar no tacógrafo foi concebida para receber e fixar os registos. Sobre a folha de registo os dispositivos de marcação do tacógrafo inscrevem de forma contínua os diagramas a registar.

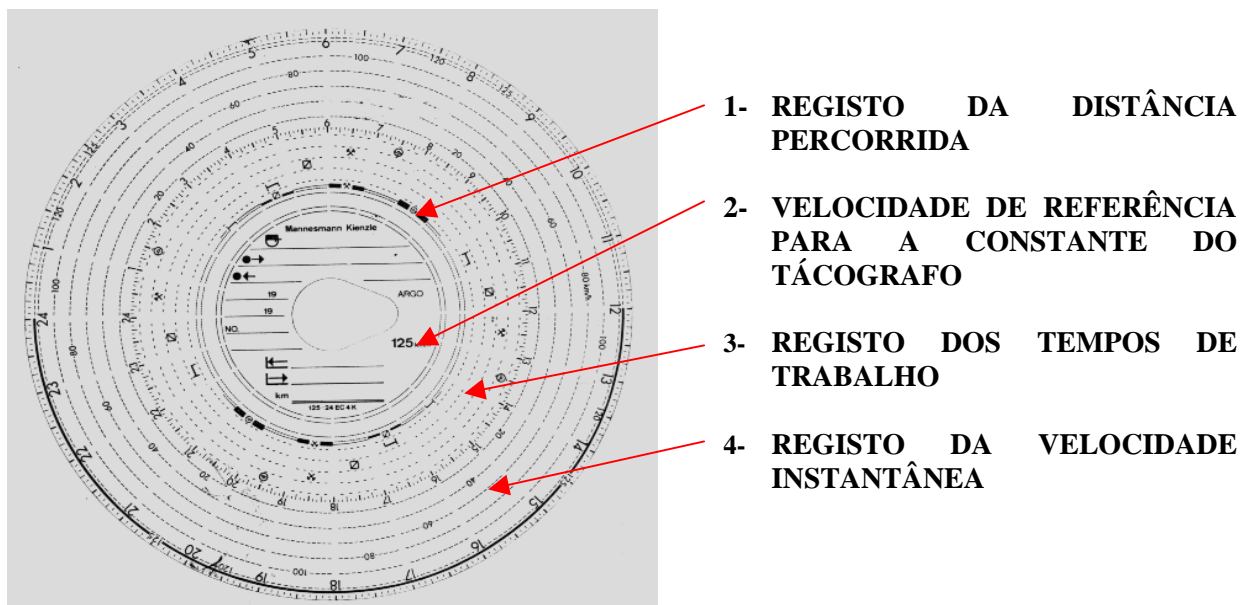
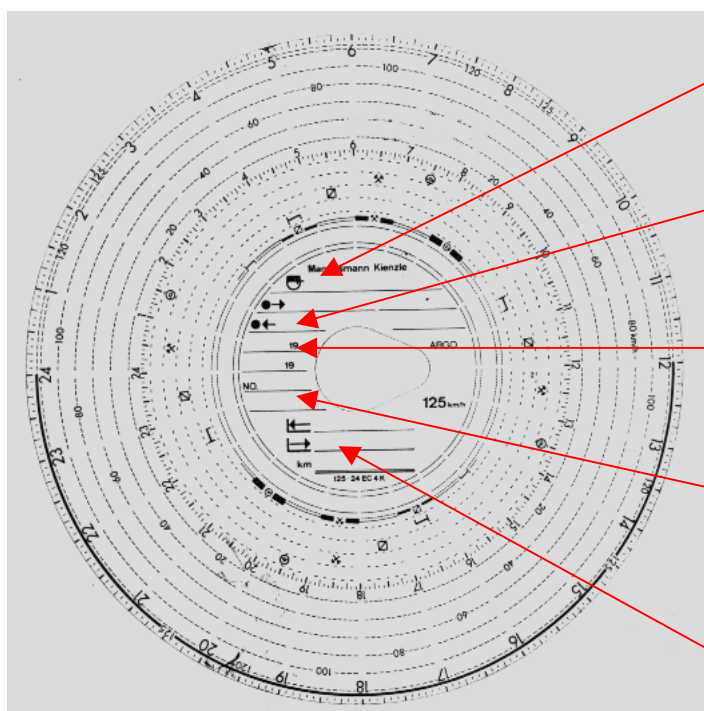


Fig.2.2. - Folha de registo/disco (frente).

Relativamente às **características e utilização dos discos** devem ser asseguradas as seguintes condições:

- Adequação ao tacógrafo: → Homologação, por um dos países da UE, por ex.: e1 ²³
→ Velocidade de referência constante, por ex: 125 km/h;
- Utilização por um período não superior a 24 horas, sob pena de originar registos sobrepostos,
- Introdução na posição correcta, verificando a concordância com o relógio, para que os registos não sejam feitos com uma diferença de 12 horas;
- Não deve ser retirado antes do fim do período de trabalho diário, a menos que esta operação seja autorizada (ex.: mudança de viatura ou solicitação das autoridades de controlo);

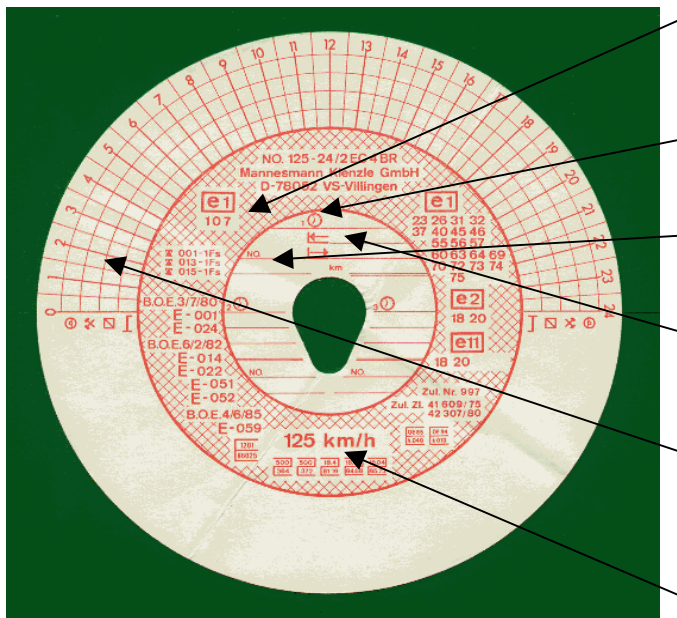
- Verificação periódica pela empresa e adopção de medidas em caso de identificação de irregularidades ou infracções;
- Na **empresa**, deverão ser organizados e conservados por um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização;
- Fornecimento de cópia ao motorista em caso de solicitação;
- Na **viatura**, o motorista deve fazer-se acompanhar das folhas de registo da semana em curso e da folha do último dia da semana precedente, no decurso da qual conduziu;
- Preenchimento correcto das indicações a incluir na folha de registo, antes ou no fim da sua utilização, conforme abaixo indicado:



- 1- ESPAÇO DE IDENTIFICAÇÃO DO CONDUTOR (NOME E APELIDO)
- 2- LOCAL DE SAÍDA E DE CHEGADA
- 3- DATA DE UTILIZAÇÃO (VIAGEM)
- 4- IDENTIFICAÇÃO DA VIATURA
- 5- QUILÓMETROS À SAÍDA E À CHEGADA

Fig.2.3. - Folha de registo/disco (frente).

- Em caso de avaria do tacógrafo (admissível até uma semana) ou mudança de viatura, devem ser registadas manualmente tais ocorrências, no verso do disco, conforme se indica (itens a preto):



- **Homologação do disco-diagrama e compatibilidade c/ tacógrafos**
- **Hora da ocorrência**
- **Matricula da nova viatura**
- **Quilómetros da nova viatura, à saída e à chegada**
- **Registos manuais dos tempos, em caso de avaria**
- **Constante do tacógrafo**

Fig.2.4. - Folha de registo/disco (verso).

2.1.2. Tacógrafo Digital

É um equipamento de controlo, com uma unidade de armazenamento electrónico das informações relativas ao condutor e ao veículo. A partir de 5 de Agosto de 2005, todos os veículos com mais de 3,5 toneladas e com mais de 9 lugares, matriculados em cada estado membro da UE, devem dispor de tacógrafo digital.



Este equipamento deve permitir registar, armazenar, visualizar e imprimir os dados nele contidos.

FUNCIONAMENTO DO TACÓGRAFO

O tempo de condução é sempre armazenado automaticamente quando o veículo estiver em movimento. Os outros períodos de tempo, têm de ser armazenados em separado, eventualmente mediante o accionamento de um selector de actividades.

2.1.2.1. Cartões Tacográficos

O **tacógrafo digital** funciona com quatro tipos de cartões:

- do motorista
- da empresa
- do instalador/reparador (centro de ensaio)
- das autoridades/entidades de controlo



Fig. 2.5. – Exemplo de cartão adoptado por entidade de controlo francesa (frente).

Cada motorista terá o seu próprio cartão (**cartão do motorista**), com uma validade de cinco anos. Todas as actividades do motorista serão registadas no seu cartão. Este deverá manter/conservar os dados, no mínimo, relativos ao período de um mês.

O **cartão da empresa**, servirá para esta extrair do tacógrafo, todos os dados aí registados.

A entidade empregadora deverá:

- *ler o conteúdo dos cartões dos motoristas e arquivar os dados* recolhidos, em suporte informático, pelo menos, uma vez por mês. Estes ficheiros de “arquivo” deverão ser assinados e fornecidos às entidades, em caso de controlo;
- *arquivar os dados da memória interna do tacógrafo digital*, utilizando o mesmo procedimento.

O **cartão das autoridades** será utilizado por todas as entidades de controlo competentes e permitirá aceder aos dados constantes dos cartões dos motoristas e do próprio tacógrafo digital.

Relativamente ao **tacógrafo digital** devem ser asseguradas as seguintes condições:

- Verificações periódicas;
- Inviolabilidade das selagens e mecanismos de registo.

3. SÍNTESE DO REGIME COMUNITÁRIO

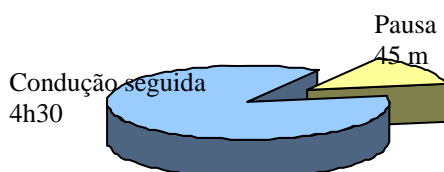
3.1. Períodos Máximos de Condução e Mínimos de Repouso

CONDUÇÃO

Condução contínua

Distribuição dos tempos de condução e pausas intercalares:

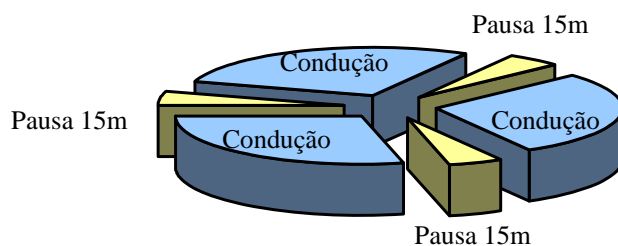
- 4h30m de condução seguida, obriga à observação de uma pausa efectiva de 45m



ou

- Substituição da interrupção de 45m, por pausas de pelo menos, 15m cada, intercaladas no período máximo de condução seguida (4h30m).

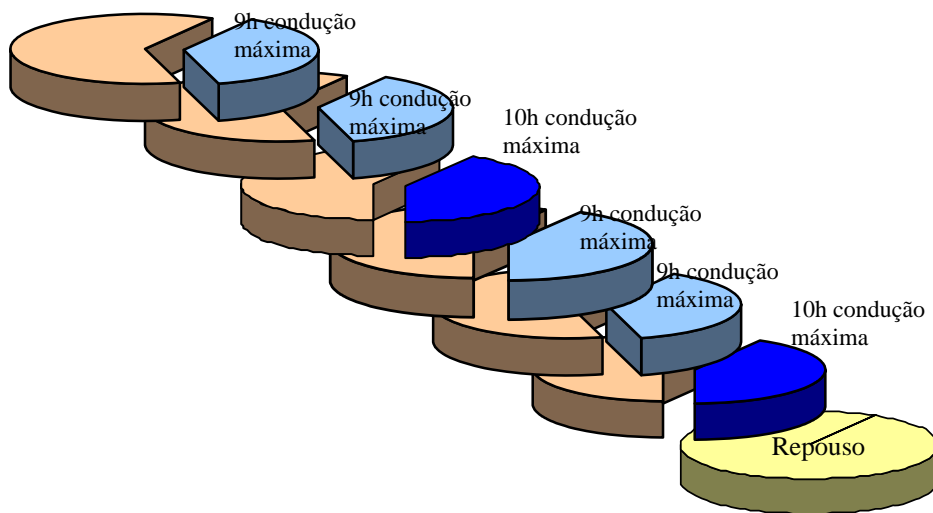
Exemplo:



Condução máxima diária

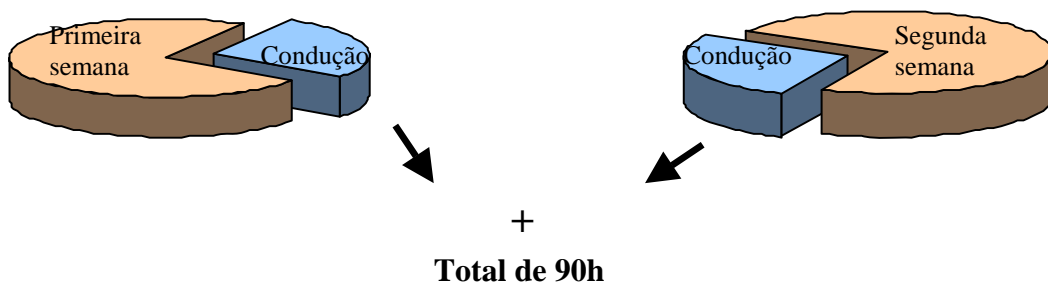
- 9h é o limite de condução diária, **mas**
- Possibilidade de 10h de condução, duas vezes por semana.

Exemplo:



Condução Semanal

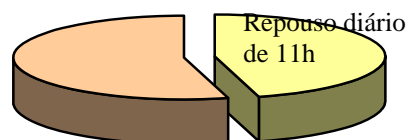
- 6 dias de condução consecutivos **exigem um repouso semanal**
- Duração total de condução no período de duas semanas consecutivas, não pode ultrapassar as 90h



REPOUSO DIÁRIO

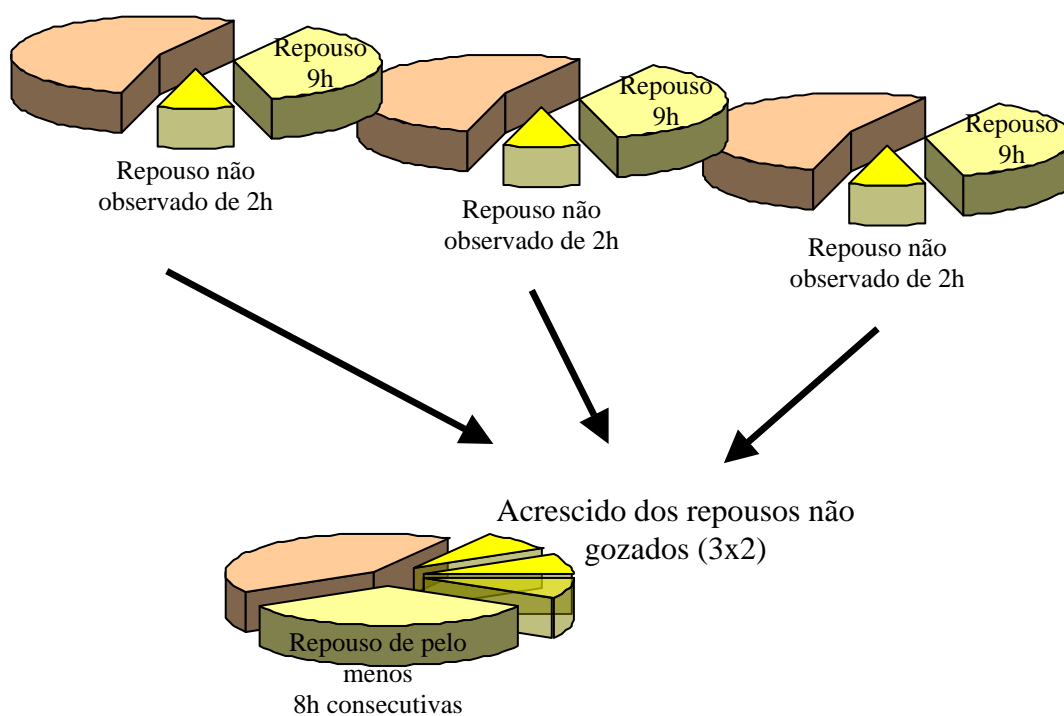
Regra Geral

Em cada período de 24h, o motorista deve repousar 11h consecutivas



Reduções Permitidas

1ª - Redução para 9h consecutivas, 3 vezes por semana



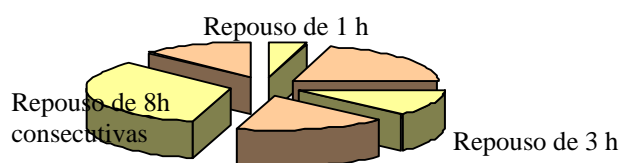
Nota:

Estes períodos de 2h não observados, devem ser gozados até ao final da semana seguinte e devem ser ligados a um outro descanso de 8h, a gozar no local de estacionamento do veículo ou domicílio do condutor.

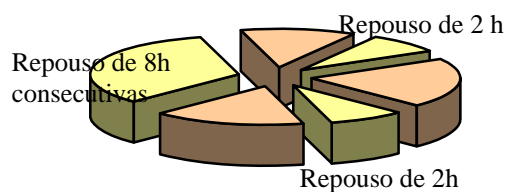
2ª - Fraccionamento do repouso diário, que nesta situação passa de 11h para 12h, devendo ser observadas as seguintes condições:

- 2 ou 3 períodos distintos de repouso;
- um deles, com pelo menos 8h consecutivas;
- nenhum dos períodos poderá ter duração inferior a 1h.

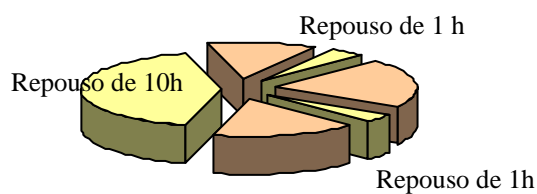
Exemplo 1:



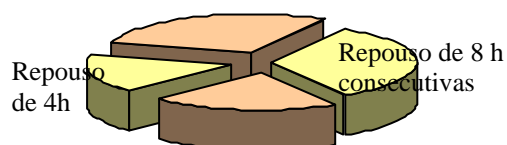
Exemplo 2:



Exemplo 3:



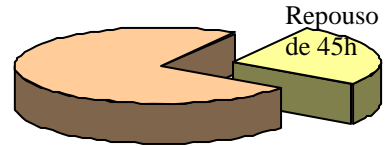
Exemplo 4:



REPOUSO SEMANAL

Regra Geral

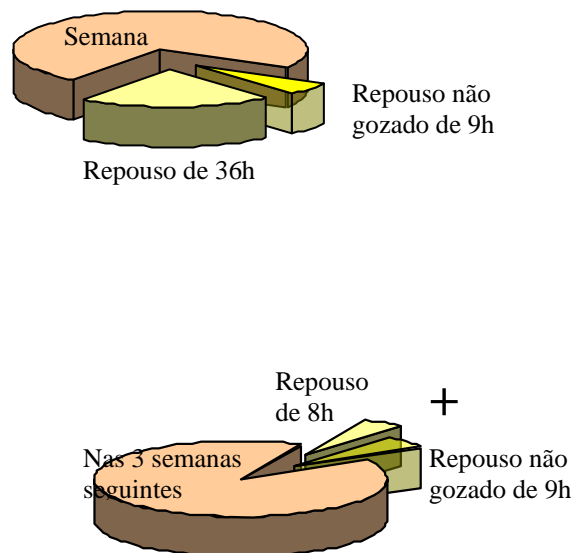
No decurso de cada semana, deve ser observado um período de repouso de 45h consecutivas, a título de descanso semanal.



Reduções Permitidas

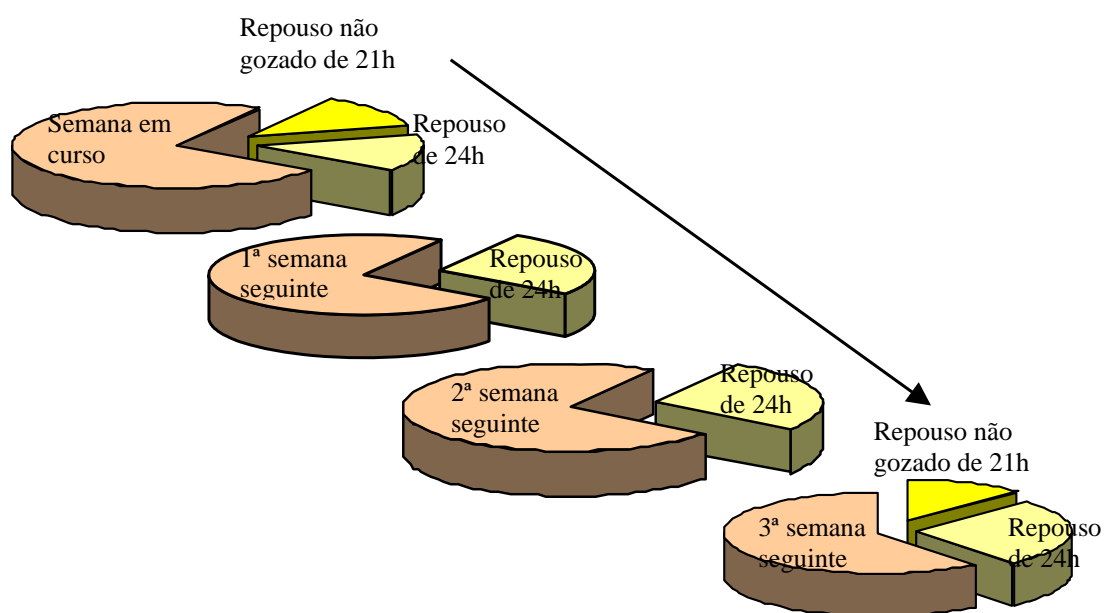
1ª - Redução para 36h consecutivas, no local de afectação habitual do veículo ou do motorista, devendo ser observadas as *seguintes condições*:

- as horas de repouso não observadas devem ser gozadas nas 3 semanas seguintes;
- devem ser ligadas a um período de descanso mínimo de 8h.



2ª - Redução para 24h, fora do local de afectação habitual do veículo ou do motorista, devendo ser observadas as seguintes condições:

- as horas de repouso não observadas devem ser gozadas nas 3 semanas seguintes;
- devem ser ligadas a um período de descanso mínimo de 8h.



3.2. Quadro Sinóptico da Regulamentação Social

CONDUÇÃO

	DURAÇÃO	CONDIÇÕES
PERÍODO MÁXIMO DE CONDUÇÃO SEGUIDA	4H30	
PERÍODO MÁXIMO DE CONDUÇÃO DIÁRIA	9H00 10H00	2 DIAS/SEMANA
PERÍODO MÁXIMO DE CONDUÇÃO: <ul style="list-style-type: none">• SEMANAL• BI-SEMANAL	6 DIAS/56 HORAS 90 HORAS	REPOUSO SEMANAL EM DUAS SEMANAS CONSECUTIVAS

PAUSAS

	DURAÇÃO	CONDIÇÕES
PAUSAS INTERCALARES NA CONDUÇÃO	45 MINUTOS ou 3 x 15MINUTOS (por ex.)	APÓS 4 HORAS E MEIA DE CONDUÇÃO INTERCALADAS NA CONDUÇÃO

REPOUSO DIÁRIO

	DURAÇÃO	CONDIÇÕES	EXIGÊNCIAS
REGIME DE REPOUSO DIÁRIO	11 HORAS CONSECUTIVAS (em cada período de 24 horas)		
	9 HORAS CONSECUTIVAS (em cada período de 24 horas)	3 x POR SEMANA	Compensado por um período de repouso correspondente, antes do final da semana seguinte + Ligado a uma período de repouso de 8 horas
	12 HORAS (em cada período de 24 horas)	REPARTIDO EM 2/3 PERÍODOS	Um período com pelo menos 8 horas consecutivas
	8 HORAS CONSECUTIVAS (em cada 30 horas)	2 CONDUTORES A BORDO	Com o veículo parado

DESCANSO SEMANAL

	DURAÇÃO MÍNIMA	CONDIÇÕES	EXIGÊNCIAS
DESCANSO SEMANAL	45 HORAS CONSECUTIVAS	INTEGRANDO O PERÍODO DE REPOUSO DIÁRIO	
	36 HORAS CONSECUTIVAS	SE FOR GOZADO NO LOCAL DE AFECTAÇÃO HABITUAL DO VEÍCULO OU DO CONDUTOR	Compensado por um período de repouso equivalente, gozado na totalidade antes do final da terceira semana seguinte
	24 HORAS CONSECUTIVAS	SE FOR GOZADO FORA DO LOCAL DE AFECTAÇÃO	+ Ligado a uma período de repouso de 8 horas
	O REPOUSO DE 45 HORAS ADIADO PARA A SEMANA SEGUINTE	LIGADO AO REPOUSO SEMANAL DESTA SEGUNDA SEMANA	SOMENTE para veículos pesados de passageiros

4. CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

4.1. Considerações Gerais

As empresas devem definir e implementar uma política que se traduza num planeamento de gestão de riscos, que deverá abordar os seguintes aspectos principais:

- A aquisição de viaturas que, ao nível da concepção, venham já equipadas com os melhores dispositivos de protecção (art.º 273º/2-a do CT);
- O levantamento e avaliação dos riscos associados ao trabalho concretamente executado (art.º 273º/2-b do CT);
- A elaboração de um programa de prevenção de riscos profissionais, suportado numa prévia avaliação de riscos e com observância dos princípios gerais de prevenção aplicáveis, envolvendo os meios necessários no domínio da prevenção técnica, da formação e informação e os serviços de SHST da empresa (art.º 273º/2-d do CT);
- A definição de instruções de trabalho/fichas de procedimentos escritos com especificações de segurança para os trabalhadores (art.º 273º/2-n e 275º/1 do CT);
- A planificação das viagens e monitorização dos tempos de condução e repouso (art.º 273º/2-g do CT);
- A adopção de um sistema de análise e verificação dos registos do tacógrafo (dados registados nos discos ou nos cartões), com vista à verificação de eventuais infracções e à consequente adopção de medidas que evitem a sua repetição (art.º 15º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85);
- O cumprimento de um plano de manutenção/verificação periódica dos veículos com o objectivo de assegurar as suas condições de funcionamento e segurança (art.º 240º/2-1 do RCT);
- O estabelecimento de um programa de formação e informação adequado às funções dos trabalhadores (art.º 278º do CT e art.º 165º do RCT), com especial incidência relativamente aos motoristas, considerando o advento da certificação obrigatória da aptidão para o exercício da profissão (CAP), consagrado na Directiva n.º 2003/59/CE, de 15 de Julho, cujo prazo para transposição termina em 10 de Setembro de 2006;
- A promoção da vigilância da saúde dos trabalhadores, através da realização de exames médicos (de admissão, periódicos e ocasionais), tendo em vista verificar a sua

aptidão física e psíquica para o exercício da actividade, bem com a repercussão desta, e das condições em que é prestada, na saúde do trabalhador (art.º 240º/2-e e 245º do RCT);

- A análise e tratamento estatístico dos incidentes, acidentes de trabalho, doenças profissionais e eventos perigosos, com o objectivo de evitar a sua repetição, bem como a adopção das medidas de controlo que se demonstrem necessárias (art.º 240º/2-i-j/3 do RCT);
- A realização periódica de inspecções de segurança (art.º 240º/2-l do RCT).

Acresce, que no sector dos transportes, a prevenção dos acidentes rodoviários requer uma abordagem complexa, determinada por variáveis individuais, organizacionais e externas à empresa, nestas se incluindo a concepção e características de estradas e sua sinalização, concepção e fabrico dos veículos, por forma a integrar protecção activa e passiva, salvaguardando a integridade dos seus condutores.

Deverão ainda as empresas, observar a especificidade e a regularidade das formas de contratação dos trabalhadores. Por exemplo, motoristas nacionais de Estados não membros da UE, contratados por empresas nacionais com vista ao transporte internacional, devem ser portadores de Certificado de Motorista, nos termos do Despacho Conjunto n.º 274-A/2003, de 18 de Março (DR, n.º 65, Série II, 2º Suplemento).



4.2. Descrição Sumária dos Riscos

OPERAÇÃO	<i>Aquisição/selecção/manutenção de veículos (segurança de concepção)</i>
RISCOS	Ergonómicos Vibrações Ruído Incêndio Acidente rodoviário
MEDIDAS DE PROTECÇÃO	<ul style="list-style-type: none">• Adequado dimensionamento ergonómico do posto de trabalho;• Ajustabilidade do assento e do encosto;• Fácil acessibilidade à cabina, à traseira e às partes laterais do veículo;• Fácil acessibilidade aos comandos e facilidade de utilização (interface veículo/condutor);• Equipamento destinado aos períodos de repouso, com dimensões e conforto suficientes;• Climatização autónoma do veículo;• Amortecimento na fonte dos impactos do motor e das rodas (suspensão pneumática ou hidráulica);• Adopção de sistemas de insonorização;• Isolar fontes de ignição do calor;• Proteger ligações eléctricas e de combustão;• Sistema de travagem ABS ou ABR (anti-blocagem);• Reflectores de segurança (bandas contínuas);• Retrovisores reguláveis e aquecidos.

<p>OPERAÇÃO</p>	<p><i>Trabalhos de preparação do veículo para a viagem</i> (verificação de níveis do óleo, funcionamento dos travões, luzes, retrovisores e direcção, limpeza do pára-brisas, estado e pressão dos pneumáticos...)</p>
<p>RISCOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Queda de pessoas • Lesões musculoesqueléticas • Enfermidades da pele por contacto com óleos e líquidos (ex.: anticongelantes, gasóleo ...)
<p>MEDIDAS DE PROTECÇÃO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Protecção integrada do veículo (pegas fixas e degraus anti-derrapantes); • Equipamento de protecção individual (luvas); • Formação e informação (sobre os riscos identificados e as medidas de prevenção e protecção a adoptar); • Instruções adequadas relativamente aos procedimentos inerentes às verificações visuais e operações a realizar; • Adopção de medidas de segurança gerais e especiais de acordo com a natureza da carga a transportar (ex.: no caso de mercadorias perigosas fazer-se acompanhar de extintores, ficha de segurança, calços para as rodas...).



OPERAÇÃO	<i>Acoplamento do tractor ao reboque/semi-reboque</i>
RISCOS	<ul style="list-style-type: none"> • Queda ou desequilíbrio do reboque/semi-reboque • Atropelamento, ao executar manobras de recuo • Queda do trabalhador aquando do engate
MEDIDAS DE PROTECÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> • Assegurar a estabilidade da base de apoio das patolas; • Verificação do estado das patolas; • Accionamento do travão de parque; • Colocação de calços nos pneus; • Efectuar as manobras de recuo lentamente, coadjuvadas por uma terceira pessoa (de acordo com as regras da sinalização gestual); • Confirmar o engate do prato; • Colocação da cavilha de segurança; • Degraus anti-derrapantes; • Pegas fixas colocadas no tractor; • Iluminação adequada; • Formação e informação (sobre os riscos identificados e as medidas de prevenção e protecção a adoptar).



OPERAÇÃO

Carga/Acondicionamento/Descarga

RISCOS

- Lesões dorso-lombares
- Patologias na coluna vertebral
- Queda pessoas e materiais
- Esmagamento
- Entalamento
- Escoriações
- Capotamento da viatura
- Perda da carga

MEDIDAS DE PROTECÇÃO

- Organização do trabalho (identificação e delimitação de espaços onde se desenvolvem as operações);
- Utilização de meios mecânicos de movimentação de cargas (empilhadores, plataformas elevatórias e carros de transporte adaptados às cargas e aos veículos);
- Observar os princípios de segurança relativos à movimentação manual de cargas (distribuir o peso pelas duas mãos, manter o peso próximo do corpo, evitar torções do tronco e movimentos bruscos, respeitar o peso máximo recomendado);
- Revestimento anti-derrapante da plataforma;
- Utilização de equipamento protecção individual adequado (calçado c/ biqueiras de aço e luvas);
- Distribuição equilibrada da carga;
- Utilização de contentores;
- Dispositivos de travamento (varetas ou cintas);
- Formação e informação (sobre os riscos identificados e as medidas de prevenção e protecção a adoptar).



OPERAÇÃO	<i>Colocação manual de toldos</i> ¹
RISCOS	<ul style="list-style-type: none"> • Queda em altura de pessoas • Lesões dorso-lombares • Escoriações
MEDIDAS DE PROTECÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> • Utilização de escada móvel adequada a alcançar a parte superior do veículo, com pés anti-derrapantes e com possibilidade de afixação ao veículo; • Utilização de um gancho que a partir do solo possibilite a amarração dos tensores; • Utilização de equipamento protecção individual adequado (luvas); • Formação e informação (sobre os riscos identificados e as medidas de prevenção e protecção a adoptar).



1 – Os veículos de mercadorias mais recentes dispõem de sistemas mecânicos de recolha e entendimento dos toldos/cobertura, nomeadamente para possibilitar a introdução de algumas mercadorias, e que dispensam a intervenção manual de quem procede à respectiva carga.

OPERAÇÃO	<i>Condução</i>
RISCOS	<ul style="list-style-type: none"> • Acidente rodoviário • Vibrações (com consequências ao nível das articulações e estrutura óssea, lesões músculo-esqueléticas, distúrbios na circulação sanguínea nas extremidades) • Ruído (essencialmente de muito baixa frequência, com efeitos ao nível fisiológico e psicológico, nomeadamente cansaço acústico, dificultando a percepção, progressiva no decurso da jornada de trabalho, dos sinais de aviso de outros condutores) • Intoxicação por emanção de gases do escape (monóxido de carbono e óxidos de azoto) • Sobrecarga física e mental (fadiga, associada à duração excessiva do trabalho e a eventuais incentivos pecuniários ilícitos, tais como, pagamento ao km, ao frete...) • Consumo de álcool², drogas, medicamentos³ e tabaco⁴ • Trabalho nocturno (carga de trabalho associada à resistência ao sono, tensão ocular, dessincronização familiar e social motivada pelo desfaseamento de horários) • Perturbações do sono • Trabalho monótono/solitário (especialmente no transporte internacional ou de longo curso, não obstante a acessibilidade das comunicações através de telemóveis e GPS)

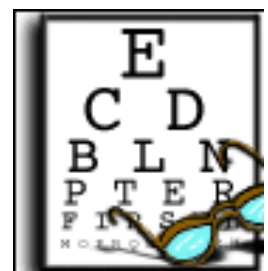
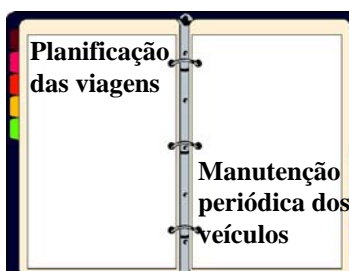
2 – As bebidas alcoólicas ingeridas pelo motorista afectam as capacidades preceptivas e cognitivas, as capacidades de antecipação, de previsão e de decisão, as capacidades motoras de resposta a um dado estímulo, podendo ainda afectar o próprio equilíbrio. Assim, o motorista fica incapaz de avaliar correctamente as diferentes situações de trânsito, pelas dificuldades na recolha da informação, na sua análise e ainda na tomada de decisão da resposta motora adequada e sua concretização.

3 – Alguns medicamentos, podem nalgumas situações, prejudicar o desempenho físico e psíquico do indivíduo, podendo afectar a competência para a condução automóvel, prejudicando as capacidades de atenção e vigilância, o tempo de reacção, as capacidades preceptivas e cognitivas e o desempenho motor (muscular e de reflexos).

4 – O consumo de tabaco diminui a taxa de oxigénio na atmosfera de trabalho e no sangue, com efeitos negativos sobre a saúde do motorista.

MEDIDAS DE PROTECÇÃO

- Condução defensiva (respeito pelas regras prescritas no Código da Estrada, v.g. a velocidade e distância de segurança) e adaptada às condições meteorológicas e das redes viárias;
- Organização do trabalho, limitando tempos de exposição e eliminando os efeitos nocivos do trabalho monótono sobre a segurança e a saúde dos trabalhadores;
- Planificação das viagens, por forma a respeitar os tempos máximos de condução e os tempos mínimos de repouso, evitando situações de fadiga do motorista, nela se incluindo tempos de reserva para pausas inesperadas na viagem;
- Eliminação/atenuação das vibrações provocados pelo impactos das rodas e do motor, através da adopção de dispositivos anti-vibráteis (suspensões...), manutenção periódica dos veículos;
- Definição e cumprimento de um plano de manutenção/verificação periódica dos veículos (inspecções técnicas obrigatórias e ocasionais, destinadas a garantir as condições adequadas ao funcionamento e segurança);
- Manutenção de hábitos de sono (qualidade e quantidade), ventilação e climatização adequada da viatura, manter os olhos em movimento;
- Eliminar/controlar o consumo de álcool, drogas, medicamentos, dado que poderão actuar ao nível psico-motor dos consumidores, afectando as capacidades de visão, decisão e acção;
- Intervenção dos serviços de SHST (identificação e avaliação de riscos e adopção de medidas de prevenção/protecção adequadas, vigilância médica adequada às características da função e do trabalhador e aos riscos identificados no posto de trabalho);
- Formação e informação (sobre os riscos identificados e as medidas de prevenção e protecção, através do fornecimento de instruções adequadas relativamente aos procedimentos a adoptar, tendo em vista o desenvolvimento da consciência de segurança do trabalhador, a aprendizagem da superação do risco e a interiorização de regras de segurança, em suma o desenvolvimento de competências profissionais e pessoais do trabalhador).



4.3. Especificidades do Transporte de Mercadorias Perigosas

OPERAÇÃO	<i>Transporte de mercadorias perigosas</i>
RISCOS ESPECÍFICOS	Resultantes da natureza dos perigos associados ao produto transportado. Ex.: materiais explosivos, inflamáveis, tóxicos, corrosivos, radioactivos, biológicos...
MEDIDAS DE PROTECÇÃO	<ul style="list-style-type: none">• Adequabilidade do veículo à carga transportada (Certificado de Aprovação);• Formação adequada do motorista (Certificado de Formação - ADR);• Sinalização adequada do veículo (painéis laranja de sinalização dos perigos e identificação da mercadoria, etiqueta do perigo);• Verificar regularmente a existência e o bom estado do equipamento obrigatório do veículo (dois extintores, calços para rodas, estojo de ferramentas, duas lanternas, equipamento de primeiros socorros...);• Verificar a conformidade da <i>Ficha de Segurança</i> da mercadoria (obrigatoriamente redigida em língua portuguesa), com a carga transportada e respectiva sinalização da viatura e os dispositivos e equipamentos de segurança existentes a bordo;• Informação e formação específica dos motoristas relativamente aos procedimentos de segurança a adoptar, inclusivé em situações de emergência, conforme prescrito na <i>Ficha de Segurança</i>;• Cumprir as disposições legais relativas à obrigatoriedade de Conselheiros de Segurança.



5. SÍNTESE DE LEGISLAÇÃO CONEXA

- **Regulamento (CEE) n.º 3820/85, do Conselho, de 20 de Dezembro**

Relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.

- **Regulamento (CEE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro**

Relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários.

- **Regulamento (CE) n.º 2135/98, do Conselho, de 9 de Outubro e Regulamento (CE) n.º 1360/2002, da Comissão, de 13 de Junho**

Relativo à introdução das regras de construção, instalação, utilização e controlo do tacógrafo digital e cartões tacográficos ou de memória.

- **Regulamento (CE) n.º 881/92, do Conselho, de 26 de Março, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 484/2002, do Conselho, de 1 de Março**

Estabelece as regras de acesso ao mercado de transportes rodoviários de mercadorias na Comunidade – licença comunitária e certificado de motorista.

- **Portaria n.º 1078/92, de 23 de Novembro**

Estabelece as derrogações à aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3820/85.

- **DL n.º 272/89, de 19 de Agosto, alterado pela Lei n.º 144/99, de 3 de Agosto**

Estabelece o quadro sancionatório no domínio da regulamentação social nos transportes.

- **DL n.º 38/99, de 6 de Fevereiro**

Estabelece o regime jurídico de acesso à actividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem e por conta própria, nacionais e internacionais – alvará.

- **DL n.º 324/73, de 30 de Junho**

Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que efectuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR).

- **Despacho Conjunto n.º 274-A/2003, de 18 de Março** (DR, n.º 65, Série II, 2º Suplemento)

Aprova o modelo do certificado de motorista.

- **DL n.º 77/97, de 5 de Abril e Portaria n.º 1196-C/97, de 24 de Novembro**

Regulamentação do transporte de mercadorias perigosas (RPE).

- **Directiva n.º 2003/59/CE, de 15 de Julho**

Certificação obrigatória da aptidão para o exercício da profissão de motorista (CAP).

- **Lei n.º 99/2003, de 27 de Agosto**

Aprova o Código do Trabalho (CT).

- **Lei n.º 35/2004, de 29 de Julho**

Aprova o Regulamento do Código do Trabalho (RCT).