

## Comissionamento

O comissionamento refere-se ao processo de elevar os veículos e os utilizadores até ao nível de prontidão necessária para a implementação das deslocações. O comissionamento pode abranger as seguintes questões:

- Instalar o equipamento necessário.
- Informação e formação do condutor e do utilizador.
- Visibilidade/identificação da ONG.
- Questões de conformidade e administrativas.

## Equipamento Necessário

Para operar num determinado contexto, poderá ser necessário equipamento adicional e a personalização do veículo. As modificações típicas para condições de estrada difíceis podem incluir:

- Barras de proteção frontal rígidas com rede mosquiteira.
- Para-choques dianteiro e traseiro reforçados com suportes para macacos de alta elevação.
- Segunda roda sobresselente montada onde for seguro e apropriado.
- Macaco de alta elevação montado onde for seguro e apropriado.
- Mastro de bandeira.

Estas modificações podem ser efetuadas pelo fornecedor do veículo se devidamente especificadas durante o processo de aquisição. Caso contrário, as modificações devem ser realizadas por uma oficina especializada.

Para efeitos de acompanhamento das deslocações e segurança, poderá ser necessária uma comunicação fiável com o veículo. Isto pode ser conseguido através de um telemóvel com ligação adequada, telefone via satélite ou rádio. Dependendo da tecnologia e dos modelos, certos equipamentos de rádio podem requerer uma instalação especializada. As modificações podem incluir: suporte de antena, fios de ligação à terra instalados no capô, instalações montadas no tablier e ligações e cablagem internas.

Por motivos de segurança, o equipamento básico poderá incluir um extintor de incêndio e um kit de primeiros socorros.

## Informações e Formação

Dados os riscos incorridos durante a operação em determinados ambientes, deve ser feita uma integração adequada tanto dos condutores como dos utilizadores. Para os novos condutores, isto pode ser abordado pelo gestor de frota ou por outros condutores. Para as pessoas que fazem uso da frota, podem ser atribuídos outros perfis na organização para efeitos de informação. Em qualquer caso, o tempo necessário para instruir condutores e utilizadores não deve ser negligenciado.

Os tópicos a cobrir para a integração do condutor podem incluir:

- Responsabilidades do condutor (ver a caixa abaixo).
- Princípios humanitários.
- Protocolos de comunicação.
- Procedimentos de comunicação em caso de acidente ou avaria.
- Regulamento de condução interno (o regulamento da organização poderia ser mais

- restritivo do que o nacional).
- Procedimentos operacionais padrão para deslocações.
  - Higiene e controlo de infeções.
  - Programas e atividades.
  - Acordos administrativos: como lidar com horas extraordinárias, acordos contratuais com ajudas de custo, etc.
  - Utilização de material de visibilidade/identificação, tais como t-shirts, coletes.

### **Responsabilidades Padrão do Condutor**

---

- Garantir a segurança e a proteção das pessoas e bens transportados.
  - Respeitar as regras de trânsito.
  - Respeitar os limites de velocidade definidos pela agência.
  - Adaptar a velocidade de acordo com as condições da estrada, a carga transportada e os peões nas ruas.
  - Usar sempre o cinto de segurança e garantir que todos os passageiros façam o mesmo.
  - Utilizar o carregamento correto e seguro para mercadorias transportadas, e garantir que a carga está amarrada.
  - Informar e notificar devidamente quaisquer problemas mecânicos.
  - Atualizar os diários de bordo.
  - Cuidar das ferramentas e das peças sobresselentes no automóvel.
  - Assegurar a limpeza do automóvel.
  - Notificação adequada de acidentes, avarias ou outros incidentes.
- 

#### *Extraído do Diário de MSF*

Os tópicos a cobrir para a informação do utilizador podem incluir:

- Viagem: horário, duração e paragens na viagem.
- Segurança e proteção: principais ameaças, pontos quentes e comportamento esperado.
- Papéis e responsabilidades durante a deslocação. Funções do condutor, e ponto focal da deslocação atribuído dentro do(s) veículo(s) e ao nível do escritório.
- Protocolo de comunicações.

### **Visibilidade/Identificação**

Os veículos são uma parte muito visível das operações humanitárias. Ao operar em contexto volátil ou em áreas de acesso restrito, a exibição clara da natureza humanitária da deslocação pode permitir o acesso ou aumentar a segurança. Para este efeito, no veículo podem ser usadas cores específicas e material que aumenta a visibilidade, tais como autocolantes ou bandeiras.

Recomenda-se que, com base numa avaliação do risco, sejam estabelecidos critérios básicos para a utilização de material que aumenta a visibilidade. Porquê, o quê e quando deve ser utilizado material de identificação, e onde devem estar situados no veículo - estas são algumas das perguntas básicas que têm de ser respondidas.

A cor da pintura, faixas magnéticas ou autocolantes são as soluções típicas para a carroçaria do veículo. Por razões óbvias, os logótipos permanentes não devem ser a opção se houver um

risco de roubo de veículos à mão armada. Ao exigir que os veículos transportem bandeiras, avaliar o ambiente para assegurar um equilíbrio adequado entre a visibilidade adequada da bandeira e o impacto sobre outros objetos, tais como árvores ou mobiliário urbano.

Se for necessário o uso intensivo de material de visibilidade num veículo, certifique-se de que existe stock suficiente para o substituir regularmente. Se utilizar veículos alugados, garantir que o material de visibilidade é devolvido uma vez terminado o serviço.

## **Conformidade e Administração**

Existem certas responsabilidades relacionadas com a utilização de veículos que têm de ser consideradas por qualquer agência que faça a gestão de uma frota de veículos.

### **Condutores**

Os condutores devem ter uma carta de condução válida para o veículo específico que operam. A carta de condução tem uma data de validade e deve ser renovada regularmente. Outras autorizações poderiam ser necessárias para o transporte de certas categorias de mercadorias, tais como uma licença comercial ou uma licença especial para o transporte de alguns artigos de carga. Consulte a regulamentação local/nacional para saber quais são aplicáveis à sua atividade.

Com exceção de acordos internacionais bilaterais ou regionais limitados, as cartas de condução nacionais não são reconhecidas em países estrangeiros. Para conduzir num país onde a carta de condução não é reconhecida, deve ser obtida uma carta de condução internacional. Visite [internationaldrivingpermit.org](http://internationaldrivingpermit.org) para saber mais sobre acordos internacionais bilaterais ou regionais sobre o reconhecimento da carta de condução e como obter uma carta de condução internacional.

### **Veículos**

Quer os veículos sejam próprios, alugados ou geridos por terceiros, é importante assegurar que todas as leis locais são cumpridas. Existem normas diferentes que são geralmente aplicáveis:

---

#### **Registo**

A utilização e a propriedade de veículos a motor estão fortemente regulamentadas na maioria dos países. Todos os veículos têm de ser oficialmente atribuídos a uma pessoa singular ou organização que será responsável por quaisquer obrigações ou responsabilidades relacionadas com o veículo. Por conseguinte, é importante passar pelo processo de registo exigido quando adquirir um veículo novo ou quando enviar um veículo antigo para abate.

---

#### **Licença de Circulação**

Dependendo da regulamentação local, podem ser exigidas taxas anuais de licença para cada veículo a motor utilizado na estrada. A taxa é normalmente proporcional ao peso bruto ou à potência do motor do veículo, mas pode ser específica à sua finalidade e tipo de cargas, tais como mercadorias sobredimensionadas ou perigosas.

---

---

**Seguros**

O seguro é um requisito legal para veículos a motor que visa fornecer uma cobertura financeira contra danos materiais ou ferimentos corporais resultantes de acidentes rodoviários ou outros incidentes. O seguro do veículo também pode cobrir o roubo, fenómenos da natureza ou catástrofes naturais e danos sofridos por colisão com objetos imobilizados. Os veículos devem estar segurados pelo menos até ao nível mínimo exigido pela lei local. Diferentes organizações terão políticas internas relativas até que ponto os seus próprios veículos devem ser segurados. Isto tem de ser estabelecido de acordo com o contexto operacional e com uma avaliação do risco.

---

**Aspetos  
Técnicos**

Os veículos também podem requerer uma autorização técnica que certifique que o veículo é seguro para operar em espaços públicos. A autorização técnica pode incluir considerações ambientais, como o tipo de combustível utilizado ou os níveis de emissões de CO2 nos gases de escape. As inspeções técnicas podem estar relacionadas com o tipo de veículo e a sua finalidade, certificando o número de passageiros e pesos máximos admissíveis em termos de peso bruto do veículo, peso por eixo e carga útil.

---

**Aptidão para Conduzir e Autorização Médica**

[O Fleet Forum fornece as seguintes orientações sobre exames médicos e autorizações médicas para motoristas:](#)

“ Conduzir um veículo a motor é uma tarefa complexa que requer perceção, bom senso, capacidade de reação e capacidade física razoável. Uma série de condições médicas, bem como alguns tratamentos médicos, podem prejudicar a capacidade de condução. Exemplos comuns incluem perdas de consciência ou desmaios, distúrbios do sono, problemas de visão, diabetes, epilepsia, distúrbios psiquiátricos, doenças cardíacas e declínio relacionado com a idade.

É aconselhável que os condutores profissionais sejam sujeitos a um teste de aptidão física todos os anos e que implementem controlos bianuais para o pessoal que conduz ocasionalmente. Todo o pessoal deve ser aconselhado a realizar um exame de saúde sempre que suspeitar que tem algum problema. Os testes de visão devem ser realizados por optometristas qualificados, e devem incluir um teste à amplitude de visão horizontal e vertical do condutor.

É importante assegurar que os seus condutores estejam mental e fisicamente aptos a conduzir utilizando um processo de autodeclaração. Os condutores devem notificar a direção se tiverem deficiências ou condições que os possam impedir de conduzir em segurança.

**Planeamento de Deslocações e Afetação de Recursos**

O planeamento de deslocações e a afetação de recursos são atividades essenciais para uma gestão bem sucedida da frota. O objetivo do planeamento de deslocações consiste em responder a todos os pedidos de deslocação ao mesmo tempo que se utilizam os recursos da forma mais eficiente. O planeamento tem de ter em consideração elementos como o destino, o número de passageiros, a carga, e combiná-los com os condutores e veículos disponíveis, assegurando que o seu estado se adequa à finalidade e é compatível com o calendário de manutenção.

Para facilitar o processo de planeamento e evitar uma incorreta afetação de recursos, a ineficiência e o descontentamento entre os utilizadores, recomenda-se um plano semanal. Os pedidos de transporte devem ser preenchidos, aprovados e entregues à pessoa responsável

pelo planeamento das deslocações dentro de um prazo acordado (tempo suficiente para permitir um planeamento adequado).

[Modelo de solicitação de movimento semanal](#)

	Segunda-feira	Terça-feira	Quarta-feira	Quinta-feira	Sexta-feira	Sábado	Domingo
Ponto focal da deslocação							
N.º de passageiros							
Destino							
Hora estimada de partida							
Hora estimada de regresso							
Finalidade							
Itens a transportar							
Observações							

Departamento e/ou escritório: \_\_\_\_\_ A partir de (data): \_\_\_\_\_ Até (data): \_\_\_\_\_

Preparado por - Nome: \_\_\_\_\_ Aprovado por - Nome: \_\_\_\_\_  
Preparado por - Título: \_\_\_\_\_ Aprovado por - Título: \_\_\_\_\_  
Data: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_\_  
Assinatura: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

*Adaptado do Kit de Logística da Action against Hunger*

Uma vez recolhidos os pedidos dos diferentes departamentos/serviços/utilizadores, pode ser definido um plano semanal de deslocações. O gestor de frota organizará as deslocações de acordo com a disponibilidade dos veículos, a sua capacidade (peso e número de passageiros) e as condições das estradas. Os critérios seguintes têm de ser tidos em consideração:

- Contexto da deslocação e cobertura de comunicações disponível.
- 4x4 ou 2x4.
- Experiência do condutor nas condições exigidas. O plano pode assumir várias formas, dependendo do nível ou da granularidade necessário.

Quando haja destinos coincidentes de vários departamentos, pode ser organizada uma deslocação combinada utilizando o mesmo veículo ou deslocando-se em comboio. Pode acontecer de não haver veículos suficientes disponíveis num determinado dia, pelo que a organização poderá ter de estabelecer prioridades e alterar o programa para cancelar ou combinar deslocações ou procurar um veículo adicional.

O plano semanal pode ser traçado em diferentes períodos de tempo: semanal, diário ou outro período de tempo operacionalmente relevante.

Abaixo encontra-se um [modelo de plano semanal de deslocações](#)



Para um planeamento adequado, é necessário conhecer antecipadamente todos os itinerários e condições das estradas. Em áreas desconhecidas, poderia ser necessária uma avaliação do percurso para recolher informações sobre distâncias, horários, marcos intermédios, indicações, cobertura de redes de comunicação, etc. Para este efeito, recomenda-se a utilização de "roadbooks". Um "roadbook" é uma matriz com indicadores básicos sobre as diferentes etapas de uma viagem entre dois locais diferentes.

Um "roadbook" típico terá a seguinte apresentação:

**ESTRADA: Blantyre - Lilongwe Duração: 4:30 h** **ÚLTIMA ATUALIZAÇÃO: 24/5/2010**

Distância: 305 Km

LOCAL	TEMPO CONTÍN.	KM. CONTÍN	GPS	Cobertura de comunicações	Observações
<b>Blantyre</b>	<b>0:00</b>	<b>0 km</b>			
Rotunda	0:10	7 km			
Lunzu	0:17	15 km			centro comercial
<b>Lirangwe</b>	<b>0:31</b>	<b>31 km</b>			centro comercial
Mdeka	0:40	42 km			
Zalewa	0:48	52 km			esquadra de polícia
Cruzamento M1 - M6	0:49	53 km			
Phalula	1:09	81 km			
Senzani	1:20	99 km			
Manjawira	1:25	108 km			
Chingen	1:30	115 km			esquadra de polícia + 1ª bomba de gasolina
Cruzamento M1 / M5 / M8					
Kampebuza	1:48	137 km			centro comercial

	1:58	147 km	Fronteira de Ntcheu DC
<b>Ntcheu</b>	<b>2:01</b>	<b>149 km</b>	Capital de Distrito - Hospital DC
Tsangano	2:20	158 km	Esquadra de polícia + fronteira Maláui-Moç.
Lizulu	2:46	195 km	Centro comercial
Bembeki	2:54	207 km	Desvio de Est. secundária para Mangochi
<b>Dedza</b>	<b>3:05</b>	<b>219 km</b>	Esquadra de polícia + bomba de gasolina
Chimbiya	3:35	243 km	Centro comercial
Kampata	3:55	272 km	
<b>Nathenje</b>	<b>4:04</b>	<b>283 km</b>	Polícia aduaneira
Nanjiri	4:12	292 km	Centro comercial
	4:16	295 km	Fronteira Lilongwe DC
Mitundu	4:18	297 km	Esquadra de polícia + bomba de gasolina
<b>Lilongwe</b>	<b>4:30</b>	<b>305 km</b>	Entrada da cidade

*Extraído da Biblioteca de Logística MSF OCBA*

O “roadbook” tem indicações ou marcos baseados em pontos de dados formados ao longo do percurso: distância, tempo e outras informações relevantes para a viagem, tais como cobertura de comunicações, hospitais, esquadras de polícia, bombas de gasolina, etc. Os “roadbooks” também podem ajudar a informar durante a integração do condutor ou a determinar pontos de comunicação para efeitos de acompanhamento das deslocações.

### **Implementação e Monitorização de Deslocações**

Saber o paradeiro dos veículos a todo o momento é essencial para uma frota coordenada e reativa, especialmente quando a dimensão da frota é grande, ocorrem deslocações simultâneas, e quando as operações são implementadas em contextos voláteis.

Os diferentes veículos têm de ter a capacidade de comunicar a qualquer momento com os



escritórios da organização, permitindo a comunicação de qualquer incidente ou evento. Os pontos focais da organização também devem ter a capacidade de contactar qualquer veículo a qualquer momento, para comunicar alterações aos planos ou as últimas atualizações contextuais que exijam uma mudança no percurso. Para qualquer deslocação planeada, é altamente aconselhável dispor de equipamento de comunicação funcional e de um procedimento básico de comunicação, especificando quando comunicar, a quem e com que meios.

Em algumas ocasiões é altamente aconselhável ter uma pessoa específica para acompanhar as deslocações e registar a localização atual do veículo e o último contacto efetuado. Quando se confia nos sistemas de comunicação por rádio, este papel é normalmente assumido por um operador de rádio designado e treinado. Em locais com cobertura de telemóvel suficiente e onde as comunicações dependem de redes móveis, as aplicações de mensagens instantâneas podem ser o meio de monitorizar as deslocações.

Os dispositivos de localização são outra opção para monitorizar as deslocações. Os dispositivos de localização variam na sua funcionalidade, mas geralmente recolhem informações como a posição, velocidade, direção e outros dados do veículo utilizando GPS, sensores e outros acessórios, e enviam dados de seguimento através de redes de telemóveis ou de satélite para um servidor remoto, que permite aos gestores de frota autorizados monitorizar o desempenho em tempo real. A informação recolhida é geralmente utilizada para melhorar os padrões de condução, os planos de deslocações ou o desempenho da frota. Além disso, alguns dispositivos de localização também podem enviar alertas para números de telefone específicos quando um evento predefinido acontece: altas velocidades, locais atingidos ou mesmo colisões. Os dispositivos de localização não substituem os dispositivos de comunicação e, em todos os casos, um dispositivo de comunicação operacional deve ainda acompanhar a deslocação do veículo.