



KITLOG

2.0_Guía de Gestión Vehículos en MdM-España

APROBADO POR –FECHA:

XXXXXX

VERSIÓN:

Primera (1.0)

Historia de revisión del documento:

Fecha revisión	Autor	Sumario de cambios
30/05/2013	DOI (Coordinacion Logística Operaciones Internacionales y Locales)	Lanzamiento inicial

Notas:

ÍNDICE

<u>2.0 INTRODUCCION:</u>	3
<u>2.1 POLITICA DE CONDUCCION EN MEDICOS DEL MUNDO - ESPAÑA</u>	4
2.1.1 Reglas generales	4
2.1.2 Uso de los Coches de MdM_E.....	5
a) en Horas de Trabajo.....	5
b) Fuera del Horario Laboral/Expatriados	5
c) Pasajeros.....	6
d) Accidentes	7
<u>2.2 EL PAPEL DEL LOS CONDUCTORES LOGISTAS</u>	9
2.2.1 Conductores; Lista de Comprobación de los Conductores.....	9
2.2.2 Reclutamiento de los Conductores y Entrenamiento	12
<u>2.3 FLOTA DE VEHICULOS</u>	13
2.3.1: Características 2WD Y 4WD	14
2.3.2: Motocicletas.....	15
2.3.3: Barcos	17
<u>2.4 GESTION DE VEHICULOS</u>	23
2.4.1: Alquiler.....	23
2.4.2: Compra.....	24
2.4.3: Seguro	24
2.4.4: Donación	25
2.4.5: Venta	25

2.0 INTRODUCCION:

Este manual tiene por objeto instruir al personal de Medicos del Mundo – España en Misiones Internacionales sobre cómo gestionar una Flota de Vehículos, sean Carros 2WD o 4WD, Camiones, Unidades Móviles, Motocicletas o Barcos.

Los vehículos son herramientas altamente necesarias para el desarrollo de las labores de Medicos del Mundo y la Gestión de una flota vehículos tiene un impacto directo en:

- **La seguridad:** un vehículo con un mal mantenimiento puede causar accidentes, y en zonas de aislada o conflictiva, un vehículo que no arranca cuando es necesario para la evacuación puede causar graves problemas; asimismo, un vehículo no apto para las características del terreno, es un vehículo peligroso.
- **Las Actividades:** la mala gestión de la flota puede causar retrasos en la ejecución de actividades; asimismo, una flota mal gestionada suele ser más costosa y perjudicial en cuanto al gasto de tiempo y dinero.
- **La gestión de la Misión:** Medicos del Mundo posee vehículos adquiridos con Fondos Propios y otros adquirido con cargo a subvención de un donante. Una gestión adecuada permite la planificación de la renovación de la flota.

La gestión de la flota se puede definir como los procedimientos establecidos para garantizar una buena utilización y un correcto mantenimiento de los medios de transporte.

Como con cualquier aspecto del trabajo sobre el terreno, la capacidad y el profesionalismo de los recursos humanos son esenciales, así que esta guía provee asimismo pautas para el cuidadoso reclutamiento de conductores, definiendo sus responsabilidades principales y la gestión de reparaciones periódicas y o especiales en Talleres Mecánicos de garantía.

Los objetivos para manejar una flota de vehículo según procedimientos estándar son:

- **SEGURIDAD:** Asegurar un buen mantenimiento y un buen seguimiento del personal
- **GESTION:** Controlar y seguir el coste de la flota y en base a esto, poder tomar decisiones sobre que vehículo se usa para un determinado desplazamiento; Optimizar el uso de vehículos según las necesidades

La Coordinación de Pais o en su defecto la Coordinacion de Proyecto es responsable de la gerencia de la flota, mientras que la gestión operativa debería ser transferida a la Logistica Pais, Misión y a los Conductores.

2.1 Política de conducción en Medicos del Mundo – España

2.1.1 Reglas generales

Principalmente solo los Conductores Profesionales tienen derecho de conducir durante las horas de trabajo.

Se autoriza a los Expatriados a conducir solamente bajo condiciones específicas, valoradas por la Coordinación de País o en su defecto la Coordinación de Proyecto y siempre con el Visto bueno del Desk en Sede Central.

Medicos del Mundo - España pide a todos el personal Nacional y Expatriado que conduzca un vehículo SOLO SI:

1. Se posee un carnet de conducir válido dentro del territorio nacional. Para el personal Expatriados se exigirá el Carnet Internacional en vigor.
2. Se conocen y respetan las reglas de conducción nacional.
3. Se Conduce con seguridad (con gafas de vista/sol, cinturones de seguridad, tras un descanso adecuado, ect...) y correctamente, no sólo de acuerdo con las leyes del país de la operación, sino también de acuerdo con los procedimientos internacionales generalmente reconocidos y respetando los principio de ["2.1.1 Ecoconduccion MdM E.docx"](#)
4. Se mantiene una distancia razonable y prudencial con otros vehículos
5. No se conduce durante tormentas de lluvia pesada; parar EN UN LUGAR SEGURO contra riadas/deslaves y esperar a que pase la tormenta;
6. Se ha Recibido una formación básica de chequeo del vehículo y uso de la tracción 4x4.
7. No se está bajo influencia de bebidas alcohólicas o de psicotrópicos u otros medicamentos que pueden provocar cansancio, mareo y/o miastenia.
8. Cuando se realizan viajes largos, se programan paradas cada dos horas aproximadamente.
9. Se cumplimenta escrupulosamente el LogBook del vehículo.

¡¡ LOS DESPLAZAMIENTOS SE PLANIFICAN, NO SE IMPROVISAN!!

Toda misión deberá de incorporar como habito de trabajo la Planificación Semanal de desplazamientos por medio del [2.1.2 PlanificacionSemanalDespalazamientos MdM E.xlsx](#)

Las reglas específicas de conducción y los permisos para conducir deberán de recopilarse y analizarse en el Plan de Seguridad País.

2.1.2 Uso de los Coches de MdM-E

a) En Horas de trabajo

MdM-E emplea conductores profesionales nacionales. Conocen las condiciones y las regulaciones de los caminos. Su capacidad de hablar la lengua local puede ayudar con la negociación en caso de accidente y/o con la policía o con el paso de checkpoints, así como con la obtención de información sobre asuntos de seguridad vial en la zona.

Durante horas de trabajo generalmente **no se permite al personal expatriado** conducir los vehículos de MdM, excepto bajo condiciones específicas o situaciones de emergencia y si ningún otro conductor está disponible y el expatriado en cuestión ha pasado la prueba de conducción y cumple con el resto de las reglas generales anteriormente mencionadas.

La hora normal más temprana de salida son las 07h00

La última hora para llegar a destinación son las 18h00

Un vehículo puede irse excepcionalmente más temprano o llegar más tarde, únicamente bajo la atenta apreciación y planificación del Logista/conductor pero PREFERIBLEMENTE no antes de la salida del sol o después de la puesta del sol.

Se respetaran estas velocidades:

- ⊕ Caminos y caminos secundarios: 80 kilómetros por hora
- ⊕ En los caminos del polvo/de la arena/de la grava, y según el paisaje: 60 kilómetros por hora.
- ⊕ En ciudades: 50 kilómetros por hora.
- ⊕ En aldeas: 30 kilómetros por hora.

b) Fuera del horario de trabajo/expatriados

No se permite al personal Nacional y Expatriado de MdM conducir los vehículos de MdM excepto o en caso de que se tenga un acuerdo escrito y validado por el Desk para utilizar los vehículos de la misión (2WD y 4WD). Y que ello este valorado y vigente dentro del Plan Seguridad de Pais.

En este caso el Logista de Pais o en su defecto el Logista de Misión, valida que la persona que conduce:

02_Guia de Gestión Vehículos MdM-España
Medicos del Mundo – España

- ⊗ Sea capaz de pasar la “prueba de conducción”
- ⊗ Sea capaz de conducir con seguridad en el contexto en el cual se encuentra
- ⊗ Sea consciente de las regulaciones del tráfico local
- ⊗ Sea capaz de demostrar un carnet internacional válido o un carnet de conducir local
- ⊗ Todas las leyes locales y las reglas de MdM referentes a los coches y la conducción deben ser aplicadas
- ⊗ Los vehículos se conducen dentro áreas establecidas y definidas en el Plan de seguridad.
- ⊗ La persona a cargo de la seguridad al nivel de la base debe siempre saber donde están los expatriados o tener medios de entrar en contacto con ellos.
- ⊗ Los expatriados tienen que pagar el combustible si se están moviendo fuera de su base
- ⊗ Acepta todas las implicaciones financieras
- ⊗ Las necesidades operacionales tomarán SIEMPRE precedencia sobre necesidades personales.

Para uso personal de vehículo de MdM, será imprescindible firmar el documento

[“2.1.3 PermisoUsoPersonalVehículo MdM E.xlsx”](#)

c) Pasajeros

No se autoriza a ningún policía, militares o a ninguna gente en uniforme subir en vehículos de MdM, máxime si van armados. NINGUN ARMA, NINGUN ACTOR ARMADO en los Vehículos de Medicos del Mundo - España

Se prohíbe estrictamente llevar el personal externo a MdM-E a bordo de los vehículos a excepción de:

- ⊗ Trabajadores del NGO, trabajadores de la ONU, trabajadores del CICR, socios locales de MdM;
- ⊗ Individuos relacionados con el propósito del trabajo (en distancias cortas, evitar a gente de la administración)
- ⊗ Excepcionalmente persona seriamente herida o enferma (y en todo caso sin armas);

En todos los casos, el conductor tiene que informar a la base y pedir que los pasajeros firmen la hoja [“2.1.4 Descarga de Responsabilidad.docx”](#), que libere a MdM-E de todas las responsabilidades en caso de accidente.

¡¡ Se prohíbe estrictamente llevar a pasajeros en la parte posterior de un pick-up y/o de una moto !!

d) Accidente

En muchos casos, la conducción es la actividad más peligrosa dentro de la misión. Los accidentes de tráfico sigue siendo la causa más alta de muerte o invalidez para el personal cooperante.

Es importante realizar un gran esfuerzo para fomentar la seguridad al volante y el buen estado de los vehículos, de forma que se mitiguen y eviten los accidentes tanto como sea posible.

Cuando se produce un accidente:

- 🌐 Mantener la Calma
- 🌐 Parar el vehículo en zona segura. Salir de la carretera, si la maniobra no es peligrosa. **IMPORTANTE:** en algunas culturas, es peligroso parar si estamos implicados en un accidente, ya que puede darse el caso de que los espectadores intenten atacar o, incluso, matar a los ocupantes de todo vehículo que consideren responsable del accidente. En estos casos, es normal proseguir el camino, aunque haya víctimas, y buscar la ayuda de la policía o de toda autoridad competente. Por el contrario, en muchas otras culturas es obligatorio pararse inmediatamente, ya que lo contrario constituiría un delito. Esto subraya la importancia de conocer de antemano el contexto local y de informar al personal nuevo sobre el mismo.

- 🌐 **Informar de inmediato** a la Coordinación de País y/o proyecto.

Un incidente de tráfico del equipo de MDM, sea CON o SIN HERIDOS, se considera en cualquier caso como INCIDENTE CRÍTICO con lo cual la Coordinación de País y/o Proyecto tendrá que Informar Lo antes posible a Sede Central y preferentemente Desk, o Técnico/a o Logista de referencia o al número de emergencia +34 636 600 900

- 🌐 Evitar otros peligros. Después de un accidente, es imprescindible proteger a los pasajeros, a los espectadores y a los demás viajeros de otros peligros. Para ello, podemos hacer lo siguiente:
 - Sacar de los automóviles a todos los pasajeros que corran un peligro inminente.
 - Colocar los triángulos reflectantes delante del lugar del accidente, de cara a los vehículos que llegan en sentido contrario, en ambos sentidos.
 - Si no tenemos ningún triángulo disponible, improvisar una alternativa (p. ej.: utilizar a una persona para indicar el accidente a otros automóviles, o utilizar una

señal de alerta conocida por la población local, como ramas u hojas en la carretera).

- Apagar el fuego o impedir un posible incendio (p. ej.: si se ha derramado gasolina).

- Dirigir el tráfico en la zona del accidente, si es necesario.

- Alejar a los peatones y a los espectadores del tráfico y de otros peligros.

- Prestar primeros auxilios a toda persona herida que lo necesite si estamos capacitados para ello.
- Llamar a una ambulancia si es necesario o, si no hay ninguna ambulancia disponible, buscar otra alternativa para conducir a las víctimas a los servicios de urgencias más cercanos (incluso utilizando nuestro propio vehículo).
- Llamar a la policía.
- Anotar el nombre y la dirección de los testigos.
- Intercambiar nuestros datos (mínimos e imprescindibles) con las partes implicadas en el accidente.
- Si tenemos cámara, fotografiar la posición en la que se encuentran los vehículos después del accidente y todo detalle pertinente, siempre que este comportamiento no moleste a las costumbres locales.
- Cuando llegue la policía, cooperar plenamente con ella.
- Comportarse de forma educada y respetuosa con todas las partes. Si una persona ha resultado herida en el accidente, aunque no tengamos la culpa, contemplar la posibilidad de visitarle o de visitar a su familia.
- Levantar el [“1.5 INFORME DE INCIDENTE.docx”](#) y enviarlo a Sede (logistica@medicosdelmundo.org)

2.2 El Papel de Conductores Logistas

2.2.1 Conductores

Medicos del Mundo España, recluta conductores profesionales para conducir los vehículos. No autorizan a los expatriados y a otros empleados normalmente a conducir los vehículos.

Las razones de esta política son múltiples:

- Un vehículo se desgasta más cuando viene utilizado por diversos conductores
- Un conductor específico tendrá un mejor cuidado del vehículo asignado
- Los conductores conocen las condiciones de camino
- Los conductores conocen la regulación y las tradiciones nacionales

Para viajes largos, se recomienda estar dos personas en un vehículo. El pasajero puede asistir al conductor para la navegación, y para los back up de llama. En caso de accidente o de avería una puede permanecer con el vehículo para las comunicaciones y salvaguarda del vehículo, mientras que la otra va a buscar ayuda.

Listas de comprobación de los Conductores

🌐 Antes de Realizar un Viaje largo (más de 50 km)

1. Planificar la mejor Ruta y puntos de descanso programado (posiblemente cada 2 h de conducción)
2. Elegir dentro del parque vehículo el mejor vehículo según el desplazamiento.
Controlar y ajustar el:
3. Nivel de aceite de motor.
4. Nivel del líquido refrigerador
5. Niveles líquido del freno y del embrague
6. Ajuste de la batería
7. Limpieza del radiador
8. Condición de las cinco ruedas, es decir presión y desgaste.
9. Ausencia de salida o de rastros del aceite en el suelo.
10. Limpieza de los retrovisores de los parabrisas, laterales.
11. Presencia de todos los materiales en el coche, es decir caja de herramientas, gato, neumático de repuesto etc.
12. Después de que estos chequeos, el conductor debe encender el vehículo y comprobar que las subidas de temperatura sean normales.
13. Mientras que el motor está calentando, el conductor comprueba la exhibición del tablero de instrumentos
14. Nivel de combustible.
15. Dinero para el Viaje

16. Medio de comunicaciones para el viaje estableciendo Back up de llamada con la Base.

🌐 **Cada mañana antes de encender el vehículo**, chequea y corrige si es necesario:

1. Revisión física del chasis y ruedas
2. Revisión física del equipamiento de seguridad del vehículo (cinturones, botiquín, herramientas, agua, equipos de telecomunicación ...)
3. Escuchar ruido extraños del motor
4. Prueba de frenos

⇒ **Deberes de cada tarde**

1. Lavar el coche si es necesario.
2. Rellenar los depósitos de gasolina si es necesario
3. Completar el LogBook ["2.1.5 LOGBOOK_MdM_E.xlsx"](#)
4. Hacer back up telefónico cuando se está fuera de la base.

🌐 **Cada semana o después de un viaje interurbano,:**

Cumplimentar la revisión según el documento ["2.1.6ControlSemanalVehiculos_MdM_E.xlsx"](#)
Y entregarlo a la Logística de País o en su defecto a la Administración.

🌐 **Cada Mes**

Entregar a la Logística de País o en su defecto a la Administración el LogBook del mes vencido, para que se proceda al control de gasto según formato ["2.1.7 ControlRendimientoVehiculos_MdM_E.xlsx"](#)

🌐 **Servicio menor**

Este servicio se realiza cada 5.000 km. Consta de:

- una revisión general,
- cambio de aceite y filtro de aceite,
- revisión de niveles,
- revisión de frenos y de dirección.

A realizar por el propio conductor o en el taller de confianza donde se llevan los vehículos.

🌐 **Servicio intermedio**

Se realiza cada 20,000 kilómetros, consta de lo siguiente:

- revisión de frenos (cambio si lo amerita)

- revisión de bandas (cambio si lo amerita)
- alineamiento y balanceo.

A realizar en el taller de confianza donde se llevan los vehículos.

Servicio mayor

Este servicio se realiza cada 100,000 kilómetros consta de lo siguiente:

- Cambio de fluidos, (líquido de frenos, líquido hidráulico)
- Cambio de todos los filtros
- Cambio de bandas de motor y de tiempo
- Revisión general de la dirección

Esto se hace de acuerdo a los mantenimientos anteriores y con consentimiento del mecánico previa observación anterior, ya que el costo es más elevado que una revisión normal.

Documentación y Herramientas obligatorias en los vehículos:

- Copia de la póliza y contacto del Seguro
- Copia/Original de la documentación legal del vehículo
- Caja de Herramientas
- Botiquín completo (emergency medical box)
- Mapas completos del país y rutas de evacuación.
- Contact list de la misión
- Cargador de mechero para equipos de telecomunicaciones (Móviles; Satélite)
- Precinto, Pegatinas, Camisetas y Bandera de MdM.
- Gato hidráulica y su manivela
- Llanta de repuesto y Llave de ruedas (tornillo de seguridad)
- 50 metros de cuerda de 1 cm (1/2 pulgada)
- 0.5 Lt de aceite de motor
- 0.25 Lt de líquido de frenos
- 2 botes de agua destilada (para batería y limpiaparabrisas)
- Foco de mano

2.2.2 Reclutamiento de conductores y Entrenamiento

El reclutamiento de buenos conductores es esencial para la misión. A tal efecto habrá que pensar y redactar escrupulosamente los Términos de Referencia (TdR) del puesto que se quiere cubrir, antes de publicar el puesto.

Las tareas comunes de un conductor Logista suelen ser:

1. Conducción Segura y respetuosa con las normas de tráfico vigente y respetando los principios de Ecoconducción.
2. Mantenimiento, chequeo diario del vehículo y comprobación regular del vehículo asignado
3. El completar el LogBook y otros documentos administrativos
4. Pequeña ayuda al equipo logístico: cargamento, distribuciones, compras.
5. Se asegura de que al viajar él tiene todos los documentos necesarios (carné de conducir, copia del seguro) y equipo estándar de la seguridad;
6. Comprueba antes de que la salida que cada pasajero usa el cinturón de seguridad correctamente
7. Comprobar que el coche no está en sobrecarga;

El reclutamiento pasa normalmente a través de tres etapas

1. Selección en el curriculum vitae, basado en experiencia, edad, referencias
2. Selección por entrevista y la prueba física (un conductor debe tener una buena vista, natural o corregida)
3. Conducción y pruebas mecánicas.

Ejemplo de una prueba mecánica:

1. Pedir que el conductor realice la comprobación diaria y semanal de vehículo.
2. Nombre y función de diversas piezas (surtidor de gasolina, alternador, distribuidor etc.)
3. Especificidades de un vehículo 4x4

Ejemplo de una prueba de conducción:

Conduciendo en la ciudad, respecto del peatón, regulación

Conducción terreno a través:

- 4x4, 2x4, L4, y H4 según el vehículo
- Fango, arena, travesía del drenaje

El Logista País y/o la persona encargada de la prueba debe tener bastante conocimiento y habilidades en la conducción para juzgar al candidato

El entrenamiento de un conductor del vehículo 4x4 debe incluir:

1. Especificaciones mecánicas básicos del vehículo
2. Pre chequeos a la salida, uso de los controles en el tablero de instrumentos.
3. 4x4 - teoría y práctica: uso de 4L, 4H, cerraduras y ejercicios de la conducción
4. Documentos y equipo requeridos: LOGBOOK, botiquín, herramientas, mapas, contact list, ect...
5. Uso de móvil, satélite y/o radios
6. Procedimientos de seguridad a seguir para prevención de incidentes y de actuación en caso de incidente.
7. La ética y el comportamiento en la conducción; Ecoconduccion.

2.3 Flota de Vehículos

El Logista de País o en su defecto el Coordinador de País y/o Proyecto es el último responsable de la organización de la flota de la misión. Él tiene que definir la especificación de vehículos, su número, define modalidades de los contratos del alquiler si fuera necesario.

Este trabajo se hace en colaboración con el administrador de la misión para definir un previsión global de la flota según necesidades y según la financiación.

Las flotas típicas de Medicos del Mundo en las misiones se componen de:

- 2x4, 4x4 y camiones ligeros
- Motos
- Barcos (con menos frecuencia)

El papel del logista es organizar el mantenimiento correcto y el uso correcto de su flota de vehículos. Un mantenimiento preventivo y una inspección cuidadosa deben prevenir averías. El mantenimiento preventivo reduce las reparaciones costosas y prolongadas en el curso de la vida del vehículo siguiendo el protocolo del mantenimiento del fabricante.

2.3.1 Características 2WD o 4WD

El Logista de País o en su defecto el Coordinador de País y/o Proyecto define especificaciones de los vehículos según las necesidades de los proyectos y al ambiente.

1. Capacidad de la carga y de pasajeros
2. Tipo del combustible, disponibilidad de este combustible en el área de funcionamiento.
3. Condición de camino general para el vehículo 2x4 o 4x4
 - Si 4x4, cuáles son las capacidades de la travesía requeridas: buenas condiciones, condiciones difíciles o extremo
4. Impulsión o conducción a la derecha o a la izquierda

Cada vehículo tiene sus fuerzas y debilidades específicas y un protocolo específico de mantenimiento.

Algunas consideraciones generales con respecto a los vehículos 4x4 usados por MdM_E

Vehículos	Positivo	Negativo
Land Rovers Defender	Buen motor Excelente de capacidades del camino	Problemas del cuerpo después de 3 años Coste alto de mantenimiento Los recambios son difíciles de encontrar en África central y Asia central
Toyota HZJ 75/78/79	Vehículo tropicalizado Fuerte estructura Bueno para caminos. Los recambios están fácilmente disponibles	Tan bueno como un defender en condiciones extremas
Toyota Hilux	Consumo de combustible bajo en la versión diesel	Para considerar como un vehículo ligero apto para camino pero no para uso extremo Sin carga (+200 kilos) su comportamiento en pista es inestable
Nissan Navara	Bueno para caminos. Los recambios están fácilmente disponibles	Vehículo ligero apto para camino pero no para uso extremo
Mitubishi L200	El 4x4 más barato Bueno para caminos	Capacidad de pasajero mediocre Desarrolla rápidamente averías importantes Sin carga (+200 kilos) su comportamiento en pista es inestable

2.3.2 Motos

Las motos se utilizan estrictamente dentro de las actividades y los programas de Medicos del Mundo siempre y cuando no hay otros medios de transportes posibles (4x4, bicicletas)

La asignación de una moto a un programa está bajo responsabilidad de la Coordinacion del Pais o en su defecto por la Coordinacion de Proyecto. Su uso será autorizado sólo de forma excepcional y en ausencia de otras alternativas.

La asignación de una moto será confirmada por un documento de entrega firmado por el conductor quien estará a cargo de esa moto.

La moto será siempre conducida por los conductores nacionales, nunca por los expatriados.

La persona autorizada a conducir una moto habrá realizado previamente una prueba de aptitud de conducción y debe poseer un carné de conducir válido. MdM-E no será responsable en caso de que la policía arreste a un conductor sin carné de conducir válido.

El uso de una moto después de horas de trabajo y/o por razón personal está estrictamente prohibido, salvo casos excepcionales y tras validación de la Coordinacion de Pais y o Proyecto mediante el uso del [“2.1.3 PermisoUsoPersonalVehículo MdM E.xlsx”](#)

Cada conductor autorizado es responsable de daños y pérdidas de equipo de su moto y contribuirá para sustituir los elementos dañados o perdidos cuando sucedieron bajo su responsabilidad directa.

Los conductores deberán tener conocimientos en mecánica y conducción (en caminos, rocas, fango, arena, cuestas, cauces del río, puentes, etc...)

Levar el casco es obligatorio en cualquier circunstancia

Asegurarse que las luces funcionen siempre correctamente ya que son una herramientas básicas de la seguridad de una moto.

La autonomía esta limita así que hay que comprobar siempre si hay bastante combustible para asegurar el viaje de ida y de vuelta.

La velocidad máxima será la que permite tener un perfecto control sobre el vehículo. Como referencia, la velocidad recomendada máxima es de 40km/h.

Las motocicletas preferiblemente serán equipadas con bolsos laterales o una caja trasera como emplazamientos de cargamento.

La carga será colocada correctamente por medio de pulpos elásticos, las vibraciones pueden ser peligrosas para equipamientos de cadena de frío, teléfonos satélites, etc. Se verificará que el cargamento esté atado y protegido perfectamente.

Hay que tener un cuidado especial con el combustible extra que se lleva. Los bidones tendrán que ser de primera calidad (prevenir el fuego en caso de accidente).

Fuera de las horas de trabajo las motos serán aparcadas y atadas con candado dentro de los locales de Medicos del Mundo. Solamente si se satisfacen estas 2 condiciones, MdM-E será responsable de la seguridad de las motos.

Dentro de horas de trabajo, el estacionamiento y la seguridad de las motos estarán bajo la responsabilidad del motorista autorizado que será responsable en caso de pérdida o de robo.

Medicos del Mundo no puede ser responsable de ninguna infracciones de tráfico de un motorista que usa una moto de MdM-E (velocidad/no usar el casco /la falta de documentación legal)

Equipamiento básico

- Casco.
- Guantes
- Chaquetas reforzadas en el hombro y el codo.
- Pantalones resistentes
- Pulpos elásticos o un emplazamiento especial para asegurar el cargamento.
- Material de la identificación (Pegatinas de MdM).

2.3.3 Barcos

a) Antes de salir

Examinar el barco

Es mejor tomar unos minutos para asegurarse de que todo este listo en el barco, antes de salir reduciendo el riesgo de tener problemas cuando está en el agua. Su barco, su motor y todo el equipo deberán mantenerse en buen estado de funcionamiento. Utilizar la “Lista de comprobación de Pre-Salida” reportada a continuación y asegurarse de que esté todo listo antes de salir.

NOTA:

- TODA EMBRACACIÓN GESTIONADA POR MDM DEBERA DISPONER DE UN “LIBRO DE A BORDO” donde especificar los tripulantes en cada trayecto
- Existen diferentes tipos y permisos de navegación dependiendo del tipo de eslora (desde los 3,5 metros en adelante) Asegurarse que la personas que dirige la embarcación posee la acreditación necesaria.

Lista de comprobación de Pre-Salida

NOTA: hacer y llenar una lista de verificación de los equipos necesarios y los suministros antes de salir del muelle. Esto ayudará a evitar situaciones que puedan conducir a situaciones de emergencia evitables (como quedarse sin combustible, deshidratación, hipotermia, etc.)

¡los Salvavidas - usarlos!

- Llevar un chaleco salvavidas para cada uno a bordo.
- Asegurarse de que estén en buenas condiciones (comprobar las cremalleras, la tela, las costuras, el etc.).
- Comprobar que están colocado correctamente para caber a cada persona a bordo.

Tiempo- comprobar y supervisar la previsión meteorológica marina

Plan del vela – preparar su plan antes de salir

Equipo de seguridad - Requerido por la Ley y esenciales para la seguridad

- Asegúrese de que todos los equipos están a bordo, en buen estado de funcionamiento y de fácil acceso.
- Llevar un botiquín de primeros auxilios, herramientas básicas y de piezas de repuesto.

los Charts, compás y los peligros locales - saber donde usted está siempre

❑ Gasolina - comprobar el tanque y recordar: 1/3 para la ida, 1/3 para la vuelta, 1/3 de reserva

❑ ¿Condición del Barco - Puede su barco salir del muelle?

- Comprobar el casco para saber si hay grietas u otro daño.
- Comprobar los sistemas eléctricos, del combustible, de la propulsión y de enfriamiento.
- Asegúrese de que todas las abrazaderas y correas de transmisión son seguras y en buenas condiciones.
- Comprobar el aceite
- Revise todas las mangueras y líneas de fugas o grietas y reemplazar si es necesario.
- Inspeccionar, limpiar y reemplazar las bujías de encendido si es necesario.
- Revise y cambie el aceite y los filtros de agua si es necesario. Comprobar la carga de la batería.
- Asegúrese de que el tapón de drenaje está en su lugar.
- Lleve tapones de recambio para todos a través de casco Cerciorarse de que la carga en su barco (engranaje y los inquilinos) esté bien distribuida.
- Haz funcionar los sopladores por cuatro minutos antes de encender los motores - comprobar para saber si hay circulación de aire.

❑ Briefing de seguridad- usted es responsable legalmente de sus pasajeros

- Asegúrese de explicar el funcionamiento seguro a todo el mundo a bordo antes de salir.
- Decir a cada uno dónde se guarda el equipo de seguridad y cómo utilizarlo.
- Asegúrese de que al menos otra persona a bordo sepa maniobrar el barco en caso de que algo le suceda.

Vigilar el tiempo

Las condiciones meteorológicas desempeñan un papel importante en su seguridad navegando. Antes de salir, asegúrese de obtener el boletín más reciente de su área y que

usted entiende lo que significa. También debe ser consciente de los factores locales (como la topografía) que pueden causar las condiciones meteorológicas que pueden diferir de las previsiones. La mejor fuente de esta información es la gente que conoce bien la zona.

Tormentas de verano pueden ocurrir de repente y sin previo aviso, así que mientras que usted está fuera, recuerda vigilar el cielo. Si empieza a oscurecerse y a nublarse, y que las condiciones están cambiando rápidamente, hay que dirigirse hacia la orilla. Recuerde revisar sus cartas náuticas con antelación para que usted sepa dónde buscar refugio.

Hacer y presentar un plan de navegación

Un plan de navegación incluye su ruta de viaje previsto. Los planes de vela son también llamados planes de viaje o de flota. No importa cómo los llamemos, debe presentar uno antes de salir dirigirse hacia fuera - aunque sea sólo por una hora o dos.

Peligros locales

Hay también numerosos peligros locales potenciales que deben considerarse antes de salir. Algunos de éstos pueden resultar en:

- caídas sumergidas
- rápidos
- vientos subitos
- mareas
- corrientes
- aguas bravas
- cables por encima del agua
- cables subacuáticos
- puentes
- acumulación rápida de las altas condiciones de olas

Asegurarse de que está equipado de la carta náutica más reciente para las áreas en las cuales usted navegara con su embarcación.

Equipamiento de seguridad

- **Usar su chaleco salvavidas.** Menos los de 5% de todas las víctimas por ahogo usaban un chaleco salvavidas o un PFD (dispositivo de flotación personal). Menos de la mitad de la gente que usa un PFD, lo usan correctamente.
- **Usar el equipamiento adecuado.** buenas gafas de sol, ropa adecuada, palas si es necesarios, silbatos y luces de bengala..
- **kits** de primeros auxilios, kit de herramientas y recambios.

Kit de emergencia

Un kit de emergencia es un tema que a menudo es pasado por alto cuando el equipamiento de una embarcación. Estos elementos podrían ser conservados en una bolsa de plástico o un recipiente de plástico herméticos estancos de dimensiones suficientes. Este kit debe incluir:

- una linterna
- un silbido
- un cuchillo
- un kit de primeros auxilios
- raciones de emergencia
- agua potable
- ropa seca.

b) Reglas de Navegación y Seguridad en el Agua

Como responsables de una embarcación, es importante recordar que compartimos los canales con muchas actividades diversas y variadas. Hay que ser consciente de:

- La presencia de nadadores y propiedades
- Ajustar la velocidad de su embarcación por los disturbios de olas generada por el paso de su embarcación para no causar lesión a personas, erosión de la costa o el daño a otros bienes.
- Saber y respetar el reglamento de abordaje
- Usar la cortesía y de sentido común a fin de no crear un peligro, una amenaza, una tensión o una molestia para si mismos, a los demás o al medio ambiente.

Vigilancia

El reglamento de abordaje requiere que cualquier persona que maneja una embarcación esté constantemente en alerta, tanto con la vista o el sonido.

El funcionamiento de la embarcación requiere una atención continua del operador; los operadores deben estar constantemente en alerta y vigilantes a todo lo que les rodea. No sólo deben tomar cuenta de lo qué está ocurriendo en frente, detrás de y en ambos lados, como un conductor de un vehículo, pero también deben prestar atención a lo que está debajo de él. . Un simple vistazo al cielo es suficiente para ver los primeros signos de mal tiempo, o percibir peligros inminentes (cables eléctricos u otros). La superficie del agua también puede ocultar peligros: troncos de árboles, plantas de agua, las rocas cerca de la superficie, etc. Por esa razón, se requiere una profunda concentración cuando se maniobra un barco.

Esta atención permite al navegante ajustar la velocidad a las condiciones de navegación, y con ello aumentar la seguridad del operador y de los demás.

Regulaciones, actos, y códigos seguros del canotaje

- Esté atento a las señales que indican peligro y necesidad de asistencia

- Dar asistencia a cada persona que se encuentra en el mar y en peligro de perderse sin representar peligro grave para su propia embarcación y las personas a bordo
- Parar y ofrecer ayuda cuando el operador está implicado en un accidente
- No debe manejar el barco de forma peligrosa
- Debe vigilar en persona remolcada
- No puede remolcar a persona en la oscuridad
- No puede conducir la embarcación bajo influencia (alcohol, las drogas etc...)
- No puede enviar mensajes erróneos
- No se puede interferir con las señales marinas. Es ilegal: Alterar, quitar, encubrir o anclar a las ayudas náuticas

¿Cómo se lee una señal de restricción?

Hay cinco tipos de formas para las señales de restricción. El marco es de color naranja internacional. Signos con una sección con un borde verde indican que una condición especial se aplica a la restricción (por ejemplo, el día / hora de una actividad que se permite).

El símbolo de la señal indica el tipo de restricción que se aplica. Si la señal es en forma de flecha, la restricción se aplica en la dirección indicada por la flecha.

		
Ningun combustión interna o motor de vapor se permite	Límite de energía	Límite de velocidad (normalmente 5.10.25.40.55)
		
Ningún barco	Ninguna embarcación a motor en la dirección indicada por la flecha	Ninguna embarcación a motor las horas y los días en rojo

El efecto de las olas

Una de las reglas que rigen el funcionamiento de una embarcación es que "cada embarcación es responsable de los efectos de su paso." Los operadores de embarcaciones deben

asegurarse de que el arranque no pone en peligro embarcaciones cercanas o causa daños a la propiedad.

Navegación y alcohol

El consumo de alcohol en un barco no es menos peligroso que en un coche. Los efectos del sol y el viento, combinado con el uso de alcohol, distorsionan gravemente el juicio y entorpece los reflejos.

Vigilar para evitar colisiones

Mantener una vigilancia constante en el agua es de sentido común y es la ley. Si usted está compartiendo el agua con otros barcos más grandes, recordad que es más difícil que le vean, cambie su ruta para evitarle. También se les toma más tiempo para detenerse. Estas son buenas razones para estar preparados para salir de su trayectoria.

Las embarcaciones de menos de 20 m (65'7 ") y los veleros deben mantenerse fuera del camino de las embarcaciones más grandes para que puedan navegar con seguridad. Un gran barco le puede recordar con cinco o más advertencias sonoras. Esto significa que hay una emergencia y tiene que salir del camino

Dar bastante espacio a los remolcadores y otros buques de remolque

Los remolcadores pueden remolcar los barcos con un largo cable que se extiende detrás de estos. La línea de remolque es a menudo tan larga que cuelga por debajo de la superficie del agua y es casi invisible. Nunca pasar entre un remolcador y su remolque. Si un bote pequeño golpea la línea, podría volcar y ser hundido por el objeto que era remolcado. Muchos objetos remolcados también tendrán una línea que se arrastra largamente detrás de ellos. Dar bastante espacio a los remolcadores en cada dirección. Estar atento a las luces especiales mostradas por los remolcadores (o cualquier embarcación) que remolcan las lanchas, otros barcos u objetos. El remolcador es generalmente más visible que su remolque, cuya luz de navegación no incluyen luces de cabecera y con frecuencia son mucho más débiles que los de le tira

2.4 Gestión de Vehículos

Normalmente, Medicos del Mundo considera:

- **Alquiler de vehículos para una necesidad particular o temporal.**
- **Compra de Vehículos para necesidades estructurales.**

En cualquier caso será obligatorio informar a Sede Central por medio de del [“2.4.1 ActivosVEHICULOS Pais MdM E.xlsx”](#)

2.4.1 Alquiler

Antes de firmar un contrato de alquiler, el Logista debe verificar siempre:

- La condición mecánica general del vehículo
- La documentación administrativa, propiedad del vehículo
- La historia del vehículo.

Un contrato se debe firmar con el dueño o únicamente con el representante autorizado.

El contrato mencionará:

- + nombre de las partes, la duración, el coste de alquiler por mes:
- + Identificación exacta del vehículo: (número de la placa y de chasis)
- + Condición general del vehículo
- + Responsabilidades en caso del hurto, saqueo
- + Responsabilidad del mantenimiento, reparación
- + Responsabilidad del conductor, conductores adicionales autorizados
- + Dedución por días de inmovilización.

Sede Central puede proporcionar un ejemplo de un contrato de alquiler pero no hay un formato estándar, depende de las reglas y de la legislación del país. El apoyo de un abogado local siempre es útil, ya que pueden existir obligaciones civiles reconocidas en la legislación local.

Cuanto menos MdM-E está implicado en el mantenimiento y la reparación de un vehículo alquilado, mejor. Asumir el mantenimiento y el trabajo de reparación requiere contratos complicados y un seguimiento estrictos. El riesgo es que si ocurre una avería importante, el dueño puede responsabilizar a MdM, alegando un escaso mantenimiento preventivo.

El conductor debe ser empleado idealmente por el dueño del vehículo y ser aprobado por MdM-E. Cuando un conductor está empleado directamente por MdM-E y está conduciendo un vehículo alquilado, el dueño del vehículo puede acusar a MdM-E como responsable del uso erróneo del vehículo. Otra solución es contratar a los conductores que poseen su propio vehículo.

En cualquier caso el conductor debe respetar las reglas de MdM-E y sus funciones en la descripción de su puesto. En caso de no cumplimiento MdM-E puede terminar el contrato de alquiler.

El reclutamiento directo por parte de MdM-E de un conductor para un vehículo alquilado puede ser problemático. Cuando MdM-E termina el contrato de alquiler, habrá un exceso de conductores en comparación con la flota vehículos, por lo tanto el conductor podrá ver cómo termina su contrato laboral con la organización. Según la legislación del trabajo nacional y el acuerdo de empleo interno, podrán existir indemnizaciones obligatorias a devengar.

Cuando es factible, en ciudades por ejemplo, incluso el combustible se debe incluir como tarifa única en el contrato.

2.4.2 Compra

La mayoría de los vehículos se compran en el país, san nuevos (Recomendable) o de segunda mano. Esta política garantiza buenos precios, rapidez y además fomentamos una economía local con servicios de calidad.

Para la elección del Vehículo se consideraran los aspectos mencionados en esta guía, será imprescindible realizar un exhaustivo estudio de mercado y en cualquier caso, antes de cualquier compromiso de compra, se tendrá que esperar el Visto Bueno por parte de la Coordinación de la Logística Operacional en Sede Central y con el Comité de Compra Correspondiente.

2.4.3 Seguro

Los vehículos de MdM-E tendrán siempre que ser adecuadamente asegurados, posiblemente a Todo Riesgo y preferentemente con una única compañía de seguro que cubra a toda la flota de vehículos de MdM-E en el País y siempre conforme a la legislación local. En ningún caso se autoriza el uso de un vehículo sin cobertura de seguro.

2.4.4 Donación de Un vehículo de MdM-E a contraparte local.

Un vehículo adquirido con fondos de una financiera, **deberá de ser donado al finalizar el proyecto** al socio local.

NO podrá volver a utilizar el Vehículo si no se haya obtenido POR ESCRITO la autorización por parte del financiador de poder seguir utilizando el vehículo una vez finalizado el periodo del proyecto.

Es necesario considerar que, cuando se dona un vehículo, la entidad receptora de éste pasa a ser responsable del mismo. En este momento, MdM pierde la capacidad de control sobre el uso adecuado del mismo. Por este motivo, es necesario asegurar, o limitar al máximo, confusiones sobre la responsabilidad de los vehículos, particularmente entre la población en general.

Al momento de la donación de un vehículo, se procederá en:

- Quitar los logos oficiales de MdM y se podrá plantear uno en menor tamaño con la lectura “donado por” seguido del logo.
- Se mantendrán los logos de la financiera si los hubiera. Estos se colocarán en los faldones traseros del vehículo con la lectura “donado por”
- Se enviará el vehículo a taller para una revisión completa, obteniendo un informe de inspección de vehículo que se acompañara al certificado de donación.
- Levantar el Certificado de Donación según la Normativa del Financiador y/o por medio del [“2.4.2 ModeloContratoDonacion MdM E.docx”](#)
- IMPORTANTE: Llevar a cado el cambio de Titularidad del Vehículo ANTES de realizar la Donación en Firme.
- IMPORTANTE: dar de bajo o transferir el Seguro del Vehículo donado.

2.4.5 Venta de Un vehículo de MdM-E

Ningún vehículo de MdM-E podrá ser vendido sin haber recibido autorización escrita por parte del Desk geográfico y de la Coordinacion de la Logistica operacional de Sede.