



REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS



REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

NOTA:

Este documento foi elaborado pelo Grupo de Trabalho de Transportes Rodoviários de Produtos Petrolíferos da APETRO.

Todos os esforços foram feitos para assegurar a fiabilidade da informação contida neste documento. Contudo, nem a APETRO nem nenhuma das Associadas serão responsáveis por quaisquer acidentes ou danos causados pelo uso desta informação.

Este manual é propriedade da APETRO e das suas Associadas, e não pode ser utilizado ou reproduzido, total ou parcialmente, sem a sua prévia autorização.

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

Introdução 1

Secção I - VEÍCULOS

1.	Aplicação e definições	2
2.	Âmbito	3
2.1	Produtos	3
2.2	Veículos	3
3.	Fichas de inspecção de viaturas. Admissão à carga	3
4.	Especificações	4
4.1	Padrões de construção/equipamentos	4
4.1.1	Motores EURO3 e EURO4	4
4.1.2	Vida útil dos veículos	4
4.1.3	ABS	4
4.1.4	Sistema anti-capotamento (Anti Roll Over)	4
4.1.5	Cintos de Segurança	4
4.1.6	Limitadores de Velocidade	4
4.1.7	Inspecções Iniciais a Reboques e Semi-Reboques	5
4.1.8	Deficiências em ITV's	5
4.1.9	Compartimentação de Cisternas	5
4.1.10	Castelos/Caixas protectoras	5
4.1.11	Válvulas de Respiro de Emergência	5
4.1.12	Válvulas de Pressão e Vácuo	6
4.1.13	Golas/Portas de Visitas	6
4.1.14	Válvulas de Segurança de GPL	6
4.1.15	Guarda-lamas de Veículos	6
4.1.16	Material de Guarda-lamas e de Porta Manguelras	6
4.1.17	Palas Anti-Nuvem	7
4.1.18	Pneus Recauchutados – Embalados	7
4.1.19	Pneus Recauchutados – Granel	7
4.1.20	Profundidade do Piso dos Pneumáticos	7
4.1.21	Extintores	7
4.1.22	Kit de absorção de Derrames	7
4.1.23	Avisador sonoro de marcha-atrás	8
4.1.24	Luz de travagem suplementar	8
4.1.25	Faixas reflectoras suplementares	8
4.1.26	Avisador de falta de accionamento do travão de mão	9
4.1.27	Corrimão Anti-Queda	9
4.1.28	Espelhos Auxiliares	9
4.1.29	Sistema de Tráfega em caso de Acidente	9
4.1.29.1	Veículos de Transporte de Produtos Brancos	9
4.1.29.2	Veículos de Transporte de Fuel	10
4.1.29.3	Veículos de Transporte de Betumes	10
4.1.29.4	Veículos de Transporte de GPL	10

4.1.29.5	Veículos de Transporte de Químicos	11
4.2	Padrões de Manutenção	11
4.2.1	Plano Integrado de Manutenção da Frota de Veículos	11
4.2.2	Manuais de Manutenção	12
4.3	Verificação de Condição/Inspeção Periódica	12
4.4	Follow-up às Inspeções Surpresa aos Veículos	12
4.5	Normas de Utilização	14
4.5.1	De Cinto de Segurança	14
4.5.2	De Calços	14
4.5.3	De Telemóveis	14
4.5.3.1	Na Condução	14
4.5.3.2	Nas Operações de Carga e de Descarga	15
4.5.4	Do Cabo de Continuidade Eléctrica	15
4.5.5	Da Aceitação do Veículo pelo Motorista	16
4.5.6	De Pneumáticos	17
4.4.6.1	Introdução	17
4.4.6.2	Critério de Escolha	17
4.4.6.3	Exploração	18
4.4.6.4	Verificações	18
4.4.6.5	Armazenagem	19

Secção II - MOTORISTAS

1.	Âmbito	20
2.	Admissão, formação e controlo médico	20
3.	Desempenho dos Motoristas	20
3.1	Avaliação anual	20
3.2	Inspeções	20
3.3	Recusa de prestação de actividade	21
3.3.1	Contaminação com ocultação de factos	21
3.3.2	Derrame com ocultação de factos	21
3.3.3	Alcoolemia	21
3.3.4	Acidentes	21
4.	Condições para desempenho	21
4.1	Condições de admissão	21
4.2	Formação	22
4.2.1	Conteúdos e metodologia	22
4.2.1.1	Em condução defensiva	22
4.2.1.1.1	Estrutura	22
4.2.1.1.2	Periodicidade	22
4.2.1.1.3	Avaliação do curso	22
4.2.1.1.4	Avaliação contínua	23
4.2.1.2	Em Condução em Situações de Emergência	23
4.2.1.3	Em manuseamento de produtos petrolíferos	23
4.2.1.4	Em noções básicas de socorrismo	23
4.2.1.5	Em percurso por Monitor de Acompanhamento	24
4.2.2	Entidades Formadoras (em condução defensiva)	24

4.2.2.1	Formadores de Motoristas	24
4.2.2.1.1	Condições para o exercício da função	24
4.2.2.1.2	Deveres de informação	24
4.2.2.2	Formação de Formadores de Motoristas	25
4.2.2.2.1	Condições para o exercício da função	25
4.2.2.2.2	Registo e Obrigações das Entidades Formadoras	25
4.3	Controlo Médico	25
4.4	Controlo de Alcoolemia	26
4.5	Política de percursos	26
4.6	Cruzamento de estrada movimentada ou com fraca visibilidade	26
4.7	Manual do Motorista	26

Secção III- AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTES (Pré-qualificação/selecção e Periódicas)

1.	Objectivo	27
2.	Conteúdo e Periodicidade	27
3.	Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	27
3.1	Marcação da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	27
3.2	Preparação da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	28
3.3	Realização da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	28
4.	Avaliação do Cumprimento da Implementação das Recomendações da Auditoria Anterior ao Sistema de Gestão de Segurança	29
5.	Avaliação dos Resultados das Inspeções Surpresa aos Veículos	30
6.	Avaliação do Follow up efectuado às Anomalias detectadas nas Inspeções Surpresa aos Veículos	30
7.	Avaliação do Operador de Transporte	31
8.	Requisitos a cumprir e a avaliar	32
8.1	Condições gerais	32
8.2	Gerência	32
8.3	Gestores de Tráfego	32
8.4	Frota/Equipamento	32
8.5	Motoristas	33
8.6	Capacidade de resposta a emergências	33
8.7	Tratamento de incidentes/acidentes	33
8.8	Qualidade	34
8.9	Outros requisitos mandatórios de Classificação	34
8.9.1	Motoristas	34
8.9.2	Veículos	34

Secção IV- SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

1.	Objectivo	35
2.	Âmbito	35
3.	Estrutura Básica do Sistema	35

4.	Informação e Estatística de Acidentes	36
4.1	Informação específica - Acidente Rodoviário Reportável	36
4.2	Informação Geral	36

Secção V- SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE

1.	Objectivo	37
2.	Especificações	37
2.1	Comentários prévios	37
2.2	Definição do Sistema de Gestão da Qualidade	37
2.3	Implementação do Sistema de Gestão da Qualidade	38
2.4	Auditorias Internas e Externas/Certificação	39
2.5	Revisão do Sistema de Gestão da Qualidade (Evolução)	39

ANEXOS

Anexo I.1	Norma da Vida Útil dos Veículos
Anexo II.1	Exames Médicos e Elementos Auxiliares de Diagnóstico Mínimos, exigíveis para a função de Motorista
Anexo II.2	Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Condução Defensiva
Anexo II.3	Programa de Cursos de Manuseamento de Produtos
Anexo III-1	Auditorias – Questionário
Anexo III-2	Ficha de Inspeção a Viaturas – Avaliação dos Riscos
Anexo IV-1	Componentes do Sistema de Gestão de Segurança
Anexo IV-2	Matriz de Auto Avaliação do Sistema de Gestão de Segurança
Anexo IV-3	Análise de Acidentes

MODELOS

Modelo I.1	Ficha de Inspeção a Viaturas
Modelo II.1	Avaliação de Desempenho de Motoristas
Modelo II.2	Condução Defensiva – Acompanhamento de Motoristas em Estrada
Modelo II.3	Inspeção em Percurso
Modelo IV-1	Estatística de Acidentes
Modelo V-1	Caracterização da Empresa

Registo de Formadores

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

INTRODUÇÃO

Nesta nova edição do manual incluíram-se as seguintes novas normas:

- Secção I – VEÍCULOS:
 - 4.4 Follow-up às Inspeções Surpresa aos Veículos
 - 4.5.4 Normas de Utilização do Cabo de Continuidade Eléctrica
- Secção II - MOTORISTAS
 - 4.6 Cruzamento de Estrada Movimentada ou com Fraca Visibilidade
- Secção III - AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE
 - 3 Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança
 - 4 Avaliação ao Cumprimento da Implementação das Recomendações da Auditoria Anterior ao Sistema de Gestão de Segurança
 - 5 Avaliação dos Resultados das Inspeções Surpresa aos Veículos
 - 6 Avaliação do Follow Up efectuado às Anomalias detectadas nas Inspeções Surpresa aos Veículos
 - 7 Avaliação do Operador de Transporte
 - 8.2 Gerência - Requisitos a cumprir e a avaliar
 - 8.3 Gestores de Tráfego - Requisitos a cumprir e a avaliar
- Anexo III.1 – Questionário da Auditoria
- Anexo III.2 – Ficha de Inspeção a Viaturas – Avaliação dos Riscos

Foram ainda alteradas as seguintes normas:

- Secção I – VEÍCULOS:
 - 4.5.6.2 j Critérios de Escolha de Pneumáticos
- Secção II – MOTORISTAS
 - 1 Âmbito
 - 4.2.1.2 Conteúdos e Metodologia da Formação de Condução em Situações de Emergência
- Secção III - AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE
 - 1 Objectivo
- Anexo II.1 – Exames Médicos e Elementos Auxiliares de Diagnóstico Mínimos Exigíveis para a Função de Motorista
- Modelo I.1 – Ficha de Inspeção a Viaturas

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

Secção I - VEÍCULOS

1 – Aplicação e definições

- 1.1. Os padrões de construção e equipamentos a que deverão obedecer os veículos utilizados no transporte de produtos petrolíferos pelas Empresas Associadas, directamente ou pelos seus Operadores de Transporte, são os constantes da especificação inserta no capítulo 4.
- 1.2. A ausência de especificação implica a aplicação do que estiver consignado no RPE/ADR ou outra legislação nacional ou comunitária aplicável. Em caso de coexistência de especificação seguir-se-á a mais exigente.
- 1.3. As especificações correspondentes aos números de itens assinalados com o símbolo “▼” poderão não ter aplicação imediata para os Operadores de Transporte que não Empresas de Transportes. Neste caso, a data da sua aplicação efectiva ficará subordinada a plano estabelecido entre os Operadores de Transportes e a Associada da APETRO, subordinada a um programa geral aprovado pelo Grupo de Trabalho de Segurança Rodoviária.
- 1.4. É entendido como Operador de Transporte toda a entidade – empresa de transportes, distribuidor ou cliente – que utiliza frota própria ou contratada no transporte de derivados de petróleo.
- 1.5. As normas aplicáveis às Empresas de Transporte com contratos directos são igualmente obrigatórias para as Empresas de Transporte sub-contratadas sendo da responsabilidade daquelas o controlo da aplicação das referidas normas.

2 – Âmbito

2.1. Produtos

Produtos derivados do petróleo incluídos no âmbito desta secção são: combustíveis líquidos e gasosos, produtos químicos e betumes, embalados ou a granel.

2.2. Veículos

Veículos abrangidos são todos os veículos de peso bruto igual ou superior a 3,5 toneladas utilizados no transporte de derivados de petróleo, a granel ou embalados, que carreguem nos parques de armazenagem das Associadas e suas Participadas, ou de terceiros com contratos de armazenagem com aquelas.

3. Fichas de inspecção de viaturas. Admissão à carga

- 3.1.** Os Operadores de Transporte que procedam ao carregamento de veículos nos parques de armazenagem de combustíveis deverão, periodicamente, com período máximo de 4 meses, ou sempre que modificação/reparação o justificarem, inspecionar os seus veículos e elaborar a “Ficha de Inspeção de Viatura” - conforme Modelo I.1 - mantendo cópia com a documentação de cabine do veículo.

4. ESPECIFICAÇÕES

4.1 Padrões de construção / equipamentos

4.1.1 Motores EURO3 e EURO4

Todas as unidades motoras com matrícula em Portugal a partir de:

- 1 de Junho de 2002, deverão obrigatoriamente estar equipadas com motores EURO3
- 1 de Abril de 2006, deverão obrigatoriamente estar equipadas com motores EURO4

conformes à legislação comunitária aplicável.

4.1.2 Vida útil dos veículos

Os veículos utilizados no transporte de produtos petrolíferos, em regime de contrato permanente, não poderão ter idade superior à indicada no quadro constante do Anexo I.1, entendendo-se que a contagem deste período se inicia a partir do primeiro ano de matrícula ou de construção.

4.1.3 ABS

O sistema ABS é obrigatório em todos os veículos articulados e rígidos, novos ou já em serviço.

4.1.4 Sistema anti-capotamento (Anti Roll Over)

Todos os veículos articulados, com a 1ª matrícula após Janeiro de 2006, deverão estar equipados (tractor e semi-reboque) com o sistema anti-capotamento (anti roll over).

4.1.5 Cintos Segurança

Todos os lugares de todos os veículos, novos ou já em serviço, devem ser equipados com cintos segurança com três pontos de fixação à cabina ou aos bancos, caso montados de origem e homologados, e sistema retráctil.

4.1.6 Limitadores de Velocidade

A aplicação dos limitadores de velocidade é obrigatória em todos os veículos, independentemente do seu ano de matrícula e/ou de construção, não sendo consequentemente aplicável o consignado no nº 1 do art. 1º do Decreto Regulamentar nº 7/98, de 6 de Maio.

4.1.7 Inspeções Iniciais a Reboques e Semi-Reboques

Após a construção dos reboques e semi-reboques (granel e embalados), e antes de os mesmos serem afectos a qualquer prestação de serviços, deverão ser sempre sujeitos a Inspeção Técnica do Veículo (ITV).

Deverá ser seguida a norma referida no número 4.1.8 seguinte.

4.1.8 Deficiências em ITV's

Os veículos submetidos às Inspeções Técnicas aos Veículos (ITV), só devem ser utilizados desde que nas mesmas não se detectem quaisquer deficiências.

4.1.9 Compartimentação de Cisternas

Nos veículos articulados de 40 t. P.B. para transporte de produtos brancos as cisternas deverão estar compartimentadas com as seguintes capacidades úteis:

Compartimento	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Capacidade (lt)	11.000	5.000	4.000	3.000	7.000	6.000

Esta norma aplica-se a cisternas novas e não impedirá que pontualmente, de acordo com as suas necessidades, as Associadas da APETRO venham a solicitar a construção de cisternas com compartimentações diferentes.

4.1.10 Castelos/Caixas protectoras

As cisternas para o transporte de produtos da classe 3 deverão ter um castelo em que a face superior fique, no mínimo, 25 mm mais elevada do que qualquer acessório em posição fechado, colocado na parte superior da cisterna, de modo a que, em caso de rolamento, o castelo, por si só, proteja os referidos acessórios de serem degolados ou danificados.

Nas cisternas para o transporte de betumes e de químicos, quando aplicável, deverá seguir-se a mesma regra relativamente apenas às caixas de protecção existentes na parte superior da cisterna.

4.1.11 Válvulas de Respiro de Emergência

Cada compartimento das cisternas para o transporte de produtos brancos e de químicos da Classe 3, não classificados no RPE/ADR como tóxicos e/ou corrosivos, deverá estar equipado com uma tampa de visita que funcione como válvula de respiro de emergência para minimizar o risco de explosão da cisterna em caso de incêndio.

Esta válvula deverá abrir/fechar a uma pressão mínima de 210 mbs e máxima de 280 mbs.

Exceptuam-se desta regra as cisternas de transporte de químicos aprovadas para outras classes de matérias perigosas que exijam que as mesmas sejam herméticas.

4.1.12 Válvulas de Pressão e Vácuo

Cada compartimento das cisternas para o transporte de produtos brancos e de químicos da Classe 3, não classificados no RPE/ADR como tóxicos e/ou corrosivos, deverá estar equipado com uma válvula mecânica de pressão e vácuo de diâmetro mínimo de 2". No caso de produtos brancos, estas válvulas devem permitir um caudal mínimo de 2.400 litros/min a 70 mbs.

Esta válvula deverá estar calibrada para abrir/fechar a 70 mbs à pressão e a -10 mbs, mínimo, em vácuo.

Deverá, também, ter um sistema automático de selagem, capaz de impedir que o conteúdo derrame para o exterior, caso a cisterna se volte.

Exceptuam-se desta regra as cisternas de transporte de químicos aprovadas para outras classes de matérias perigosas que exijam que as mesmas sejam herméticas.

4.1.13 Golas / Portas de Visitas

As cisternas para o transporte de produtos da classe 3 devem ter as golas, onde são aplicadas as portas de visita (entradas de homem), com resistência superior à das virolas, de modo a que, em caso de acidente e consequente deformação da cisterna, as golas não sofram alterações geométricas que dêem origem a derrames.

4.1.14 Válvulas de Segurança de GPL

As cisternas para o transporte de GPL devem estar equipadas com válvulas de segurança (pressure relief valves), com área de passagem e calibração e tudo o mais segundo o RPE/ADR, de modo a facilitar a despressurização no caso de incêndio.

4.1.15 Guarda-lamas de Veículos ▼

Nos veículos matriculados após Agosto de 1998, de 2 ou mais eixos, deverão ser aplicados guarda-lamas individuais por rodado.

4.1.16 Material de Guarda-lamas e de Porta Mangueiras ▼

a. Nos veículos só é permitida a instalação de guarda-lamas de materiais dificilmente inflamáveis que apresentem as seguintes características, de acordo com o procedimento definido na Norma ISO 3795:1989:

- ponto de fusão $\geq 160^{\circ}$ C
- velocidade de propagação do fogo ≤ 50 mm/min

- Os porta-mangueiras têm de ser metálicos.
- b. É necessária a apresentação, pelos Operadores de Transporte, à Associada da APETRO para quem prestam serviço, de um comprovativo das especificações atrás referidas nos casos dos veículos que entrem ao serviço pela 1ª vez e matriculados após Novembro de 2000, assim como nos casos dos veículos, com data de matrícula anterior, quando venham a substituir o guarda-lamas.

4.1.17 Palas Anti-Nuvem

É obrigatória a aplicação de palas anti-nuvem (spray-flap), em todos os guarda-lamas, de acordo com a directiva 91/226/CEE de 27 de Março de 1991. Os veículos matriculados antes de Agosto de 1998, em que os guarda-lamas abrangem mais do que um rodado, deverão estar também equipados com protecções anti-nuvem em toda a sua superfície interior.

4.1.18 Pneus Recauchutados – Embalados

No eixo direccionado de todos os veículos de transporte de embalados não é permitido o uso de pneumáticos recauchutados.

4.1.19 Pneus Recauchutados - Granel

Nos veículos cisternas não é permitido o uso de pneumáticos recauchutados em quaisquer dos seus eixos, direccionados e não direccionados.

4.1.20 Profundidade do Piso dos Pneumáticos ▼

A profundidade mínima de piso dos pneumáticos de todos os veículos cisternas e de embalados é estabelecida de acordo com a recomendação do fabricante, mas nunca inferior a 1,6 mm.

4.1.21 Extintores

Os veículos devem estar equipados com 2 extintores de pó químico de, no mínimo, 12 kg cada, colocados no exterior do veículo, um de cada lado, devendo o da esquerda estar o mais próximo possível da cabina.

4.1.22 Kit de absorção de Derrames ▼

Os veículos cisternas para o transporte de produtos da classe 3 deverão estar equipados com um kit de absorção de derrames, constituído por:

- folhas absorventes, não reutilizáveis;

- almofada(s) absorvente(s) que, por si só ou no conjunto, tenha(m) uma superfície total mínima de 500x300mm;
- rolo(s) absorvente(s) que, por si só ou no conjunto, tenha(m) um comprimento total mínimo de 3,60 metros;
- material selante para tapar fugas nas tubagens e/ou cisternas. Deverá ser em quantidade suficiente para estancar, no mínimo, uma fuga numa tubagem de diâmetro 4", com uma pressão de 0,25 bar;
- placa de contenção de derrames para redes de esgotos com superfície mínima de 650 x 450 mm;
- sacos descartáveis, estanques, com sistema de fecho, para material sujo;
- caixa contentor rígida, com dimensões suficientes para armazenar os materiais atrás referidos;

O conjunto dos materiais absorventes deverá ter, no mínimo, capacidade de absorção de 50 litros de produto.

Todos os materiais absorventes não devem absorver água.

Deverão estar definidas as datas de validade dos componentes, quando aplicável.

A caixa deverá ser fixada ao chassis, preferencialmente à retaguarda do lado esquerdo do veículo, e com sistema de fecho com chave. Esta chave deverá estar sempre acessível ao motorista do veículo ou conjunto.

4.1.23 Avisador sonoro marcha-atrás

Os veículos devem ser equipados com avisador sonoro de marcha-atrás que será accionado automaticamente com o engrenar da mudança respectiva.

Nos veículos articulados o avisador sonoro deve ser instalado à retaguarda do semi-reboque.

4.1.24 Luz de travagem suplementar

Todos os veículos têm de estar equipados com uma luz de travagem suplementar até 30 de Junho de 2006.

Esta luz deve estar colocada na sua retaguarda, o mais próximo possível do plano longitudinal de simetria do veículo, o mais alto possível, e em conformidade com o respectivo Regulamento do Código da Estrada e com o ADR/RPE em vigor.

4.1.25 Faixas reflectoras suplementares

Todos os veículos cisternas têm de estar equipados com faixas reflectoras suplementares até 30 de Junho de 2006, e em conformidade com o respectivo Regulamento do Código da Estrada em vigor.

As faixas deverão ser colocadas a todo o comprimento de cada um dos lados da cisterna, assim como no topo traseiro da mesma.

4.1.26 Avisador de falta de accionamento do travão de mão

Os veículos devem estar equipados com um avisador sonoro, instalado no interior da cabina, que será accionado sempre que se abrir a porta do lado do condutor e o travão de estacionamento não estiver accionado.

Todos os veículos novos devem estar equipados com este sistema.

Todos os restantes veículos, já ao serviço, devem estar equipados com este sistema até 31 de Dezembro de 2005.

4.1.27 Corrimão Anti-Queda

As cisternas para o transporte de produtos da classe 3 devem estar equipadas com uma escada de acesso à passarela, pelo topo traseiro do lado direito, com degraus anti-derrapantes e com patamar no último degrau.

Os degraus inferiores serão rebatíveis e, quando accionados, armam um corrimão, com altura mínima de 1 metro, de protecção ao operador em serviço na mesma passarela.

Deverá existir um sistema, através de troço amovível, o qual garanta a prisão destes degraus em quaisquer das duas posições extremas.

O corrimão deverá ter uma válvula pneumática que bloqueará os travões do veículo sempre que o referido corrimão esteja totalmente aberto.

4.1.28 Espelhos Auxiliares

Todos os veículos devem estar equipados, do lado direito da cabina, com os seguintes espelhos:

- espelho retrovisor exterior;
- espelho lateral de grande ângulo;
- espelho de bermas (close up).

As características destes espelhos, e respectivas montagens, deverão estar em conformidade com a directiva 71/127/CEE, de 1 de Março de 1971, e posteriores alterações, a última das quais consta na directiva 88/321/CEE, de 16 de Maio de 1988.

Todos os veículos devem estar ainda equipados com um espelho frontal, montado na zona do parasol exterior, do lado do passageiro, possibilitando ao motorista a visão de todo o pára-choques e, no mínimo, de 1 metro em frente do veículo.

4.1.29 Sistema de Trasfega em caso de Acidente

4.1.29.1 Veículos de Transporte de Produtos Brancos

Os veículos rígidos devem possuir, em cada tubagem, entre a válvula de fundo e a válvula de carga/descarga, 2 flanges standard TTMA, de diâmetro 4", segundo a

norma API RP 1004, posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

Na tubagem dos semi-reboques em que as válvulas de fundo fiquem situadas atrás do 1º eixo, devem possuir, entre a válvula de carga/descarga, 2 flanges standard TTMA, de diâmetro 4", segundo a norma API RP 1004, posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

4.1.29.2 Veículos de Transporte de Fuel

Os veículos rígidos que não tenham colector, devem possuir, em cada tubagem, entre a válvula de fundo e a válvula de carga/descarga, 2 flanges ASA 150, de diâmetro 4", posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

Os semi-reboques que não tenham colector devem, nas tubagens em que as válvulas de fundo fiquem situadas atrás do 1º eixo, possuir entre a válvula de fundo e a válvula de carga/descarga, 2 flanges ASA 150 de diâmetro 4", posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

Os veículos que tenham colector, devem possuir, segundo um eixo horizontal, uma saída para o lado esquerdo, junto ao referido colector, que terá na extremidade uma flange ASA 150, de diâmetro 4", com uma flange cega equivalente.

4.1.29.3 Veículos de Transporte de Betumes

Deve ser assegurada nos veículos a existência de ligação(s) rápida(s) que permita(m) a alimentação pneumática à cisterna através do lado direito e também, ou através da dianteira, ou da traseira, ou do lado esquerdo da mesma.

Os veículos que tenham sistemas de descarga para o lado direito, deverão possuir, também, sistema idêntico para o lado esquerdo ou para a traseira do veículo.

4.1.29.4 Veículos de Transporte de GPL

1. Os veículos que tenham sistema de descarga só para o lado direito, deverão possuir, também, um sistema para o lado esquerdo ou para a traseira do veículo, constituído por uma picagem na linha de descarga da fase líquida, de diâmetro 3", entre a respectiva válvula de fundo e a bomba, que terminará com uma válvula check lock, da marca Rego, modelo A3196, e uma ligação macho de mangueira, da marca Rego, modelo 3194C, posicionada em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.
2. Todos os veículos de transporte de GPL têm de ter os equipamentos de carga e de descarga identificados através de um diagrama dos respectivos circuitos, com a respectiva legenda em português, colocado no interior da porta da caixa desses mesmos equipamentos.

Todas as válvulas devem estar identificadas com números, correspondentes aos que estão identificados no diagrama e na legenda.

As equipas de emergência do Plano Rodoviário de Emergência devem ser possuidoras de cópias desse mesmo diagrama e respectiva legenda, respeitantes a cada um destes tipos de veículos de distribuição.

4.1.29.5 Veículos de Transporte de Químicos

Os veículos rígidos devem possuir, em cada tubagem, entre a válvula de fundo e a válvula de carga/descarga, 2 flanges ASA 150, de diâmetro 3", posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

Nas tubagens dos semi-reboques em que as válvulas de fundo fiquem situadas atrás do 1º eixo, devem possuir, entre a válvula de fundo e a válvula de carga/descarga, 2 flanges ASA 150, de diâmetro 3", posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

4.2 Padrões de Manutenção

4.2.1 Plano Integrado de Manutenção da Frota de Veículos ▼

4.2.1.1 De modo a garantir a qualidade da manutenção dos veículos e equipamentos deverão ser seguidas as instruções e recomendações dos respectivos fabricantes, no que diz respeito às periodicidades das verificações e às acções preventivas e curativas.

4.2.1.2 Para assegurar uma boa gestão da manutenção dos veículos e dos seus equipamentos, os Operadores de Transporte deverão ter um Plano Integrado de Manutenção da Frota dos Veículos.

4.2.1.3 Este plano deverá, no mínimo, englobar os seguintes documentos:

a. Plano Geral da Manutenção preventiva. Este mapa indicará a matrícula de todas as viaturas, as datas e os Kms em que se preveja efectuar, em cada viatura, as revisões, as reparações e a indicação discriminatória das mesmas. No caso de manutenção contratada, os Operadores de Transporte deverão ser possuidores do(s) Plano(s) de Manutenção acordado(s) com o(s) respectivo(s) prestador (es) de serviços.

b. Check-List, ou conjunto de Check-Lists, para os vários períodos considerados necessários para as verificações dos diversos sistemas, órgãos mecânicos, equipamentos e acessórios.

Estes mapas indicarão a matrícula do veículo, a periodicidade de inspecção, a data e os kms em que se efectua esta acção e os vários itens a verificar. Em cada item inspeccionado deverá ficar registada a existência, ou não, de anomalias.

- c. Check-List para o motorista efectuar diariamente a inspecção à viatura antes do início do serviço. No caso da viatura trabalhar em dois turnos, cada motorista, antes de iniciar o respectivo turno, deverá efectuar esta acção. Este mapa indicará a matrícula do veículo, a data e os kms em que se efectua esta acção e os vários itens a verificar. Deverá ser preenchido pela negativa, isto é, só serem indicadas as deficiências encontradas.
- d. Folha de Obra. Este documento indicará, no mínimo, a matrícula, a data e os kms em que se efectuaram as acções de manutenção, com as referências das mesmas, preventiva e/ou curativa (resultantes das inspecções efectuadas diariamente pelo motorista ou nas inspecções periódicas). Na referida Folha de Obra deverão ser descritas, mesmo que sumariamente, as acções realizadas. No caso de cisternas, deverá ser indicado, também, qual o produto que transportou na viagem anterior e se foi desgaseificado ou não, com a indicação do responsável por essa ordem.

4.2.1.4 Os documentos atrás referidos deverão ser, no mínimo, agrupados por viatura.

4.2.1.5 Quando as acções, referidas atrás, forem efectuadas por terceiros, deverão, também, ser devidamente documentadas e arquivadas.

4.2.2 Manuais de Manutenção

Os Operadores de Transporte deverão ser possuidores dos Manuais de Manutenção, no mínimo, dos novos veículos adquiridos (unidades motoras, semi-reboques e cisternas).

4.3 Verificação de Condição / Inspecção Periódica

Para além das inspecções legalmente obrigatórias (RPE/ADR, ITV), os veículos serão inspeccionados no início da prestação de serviços de transporte e, em carga e/ou em vazio, com uma periodicidade mínima quadrimestral segundo o Modelo I-1, em anexo, "Ficha de Inspecção a Viaturas".

Os registos das inspecções e restantes certificações deverão estar disponíveis, em qualquer momento, no interior do próprio veículo.

As Empresas Associadas poderão realizar inspecções surpresa aos veículos.

4.4 Follow-up às Inspecções Surpresa aos Veículos

Após a realização de Inspecções Surpresa aos Veículos, realizadas pelas Associadas:

- Todo o Motorista, cujo veículo tenha sido inspeccionado e em que tenha sido detectado uma ou mais anomalias, deverá comunicar de imediato a sua empresa de tal facto.

- Em acto contínuo, o Operador de Transporte deverá avaliar a situação e decidir em conformidade, isto é:
 - O veículo continuará o serviço para que estava programado, caso não existam anomalias com elevados riscos associados e definirá com o Motorista o momento em que este se deverá dirigir a uma oficina para serem efectuadas as devidas reparações;
 - O veículo não continuará o serviço para que estava programado, caso existam anomalias com elevados riscos associados. Neste caso o Operador de Transporte deverá comunicar de imediato à Associada para quem presta serviços de tal facto.
- Todo o Motorista, cujo veículo tenha sido inspeccionado, deverá enviar à sua empresa a Ficha de Inspeção, que lhe foi entregue pelo Inspector, no prazo máximo de 48 horas, independentemente da referência ou não de anomalias.
- O Operador de Transporte deverá enviar à Associada para quem presta serviços, um Plano de Correções das anomalias detectadas referente a cada veículo inspeccionado de sua propriedade, no prazo máximo de 72 horas.
- Para a definição do tempo necessário para a correcção de cada anomalia deve ser tido em consideração, acima de tudo, aos riscos associados a essa mesma anomalia.
- Após a correcção de todas as anomalias, o Operador de Transporte deverá comunicar tal facto à Associada para quem presta serviços.
- No momento em que a Associada tiver conhecimento da detecção de anomalias com elevado risco, poderá decidir suspender os serviços, de forma temporária ou definitiva, do veículo onde foram detectadas tais situações.
- Complementarmente, o Operador de Transporte deverá analisar cada uma das situações, analisando as causas, isto é, se trata, isolada ou cumulativamente, de:
 - defeito do material;
 - especificações incorrectas ou incompletas;
 - incorrecta manutenção preventiva ou curativa - procedimentos e / ou acção;
 - incorrecta actuação do Motorista - procedimentos e / ou acção.
- Em função das causas deverá actuar em conformidade, i.e., deverá desenvolver as medidas correctivas adequadas. No caso de se tratarem de causas relacionadas com actuações incorrectas do Motorista ou dos Serviços de Manutenção, o Operador de Transporte deverá:
 - acompanhar mais intensivamente a actuação dos mesmos;
 - registar a ocorrência nos processos pessoais para efeitos de Avaliação Anual de Desempenho.
- O Operador de Transporte deverá definir Indicadores e Objectivos de Segurança para o efeito, tanto para a Empresa como individuais.

4.5 Normas de Utilização

4.5.1 De Cinto de Segurança

Em qualquer deslocação do veículo, é obrigatório o motorista utilizar sempre e correctamente o Cinto de Segurança.

Sempre que o motorista seja acompanhado por pessoa devidamente autorizada (ajudante, formador ou inspector), esta também deverá seguir obrigatoriamente a mesma prática.

Em todas as acções periódicas de inspecção ao motorista, deverá ser verificado o uso deste acessório e efectuar o correspondente registo na respectiva Ficha de Inspecção.

4.5.2 De Calços

Sempre que haja uma paragem de veículo e o motorista saia da cabine, este terá sempre de utilizar os calços de estacionamento.

4.5.3 De Telemóveis

O uso dos equipamentos de comunicação designados telemóveis têm as seguintes restrições:

4.5.3.1 Na Condução:

a) Só é permitido utilizar telemóvel desde que ligado a um kit de mãos livres (KML) devidamente instalado.

KML significa uma instalação ou suporte onde o telemóvel possa ser ligado, com um bocal e microfone, ambos instalados no veículo.

O KML deve estar devidamente instalado, i.e., os botões que o regula devem estar instalados numa área, no máximo, a 45 graus da área de visão normal do condutor e a uma distância, recomendável, do volante não superior a 30 cm.

O sistema de KML deve estar regulado para um volume de som que permita ao condutor estar atento a avisos sonoros e outros sons audíveis.

Não é permitido que se tenham de abrir portas ou caixas, ou que mais de um botão tenha de ser accionada para que uma chamada seja recebida.

b) Não é permitido utilizar auricular e microfone acoplado.

c) As chamadas recebidas devem ser muito breves.

O telemóvel poderá estar activado em viagem, desde que ligado a um KML. Neste caso, se se receber uma chamada, o condutor deverá ser o mais breve possível.

As paragens na berma da estrada para este efeito são proibidas.

- d) Não é permitido efectuar chamadas enquanto se conduz.
Só se devem efectuar chamadas quando o veículo se encontra devidamente estacionado.
A realização da chamada deverá ser efectuada ou dentro de cabina do veículo ou a uma distância do mesmo considerada segura.
Também é proibido ouvir mensagens, que se encontram na caixa de voz, enquanto se conduz.
- e) O telemóvel sem KML deverá estar desligado.
No caso de não dispor de KML, o telemóvel permanecerá guardado e desligado ou reencaminhado para uma caixa de voz.

4.5.3.2 Nas Operações de Carga e de Descarga

- a) É proibido o uso de telemóvel nas Refinarias e Instalações de Armazenagem
O uso de telemóveis não homologados para atmosferas potencialmente inflamáveis não é permitido fora das áreas especificamente autorizadas em Refinarias e Instalações de Armazenagem. Devem estar desligados no interior dessas instalações, preferencialmente devem ser dados à guarda das respectivas Portarias.
- b) É restrito o uso de telemóvel durante as Operações de Descarga.
Durante as operações de descarga o telemóvel deve permanecer sempre no interior da cabina do veículo.
Na eventualidade da sua utilização, a operação de descarga deverá ser interrompida durante a chamada, que será realizada no interior da cabina do veículo.

4.5.4 Do Cabo de Continuidade Eléctrica

É absolutamente proibido carregar ou descarregar uma cisterna se não estiver garantido o equilíbrio electrostático entre os produtos, o veículo cisterna - de uma forma integral, isto é, entre o veículo, a cisterna e os seus equipamentos - e os pontos de carga ou de descarga de acordo com o ADR / RPE.

Para tal, é obrigatório, entre outros, que o Cabo de Continuidade Eléctrica:

- tenha resistência menor que 10 ohms, medida entre a pinça e o ponto de ligação ao chassis;
- tenha uma secção apropriada ao rápido escoamento e equilíbrio da electricidade estática;
- seja protegido, em toda a sua extensão de modo uniforme e permanente, por material isolante.

Este Cabo deverá estar "arrumado" num enrolador, cujo sistema, permita a operação de desenrolamento ou de enrolamento, preferencialmente controlado, sem qualquer prisão.

Esse enrolador deverá estar solidamente fixo ao chassis do veículo. Não poderá haver materiais isolantes (como por exemplo tintas à base de resinas) entre eles de modo a garantir um perfeito escoamento da electricidade estática.

Para além da observação diária que o motorista deve efectuar, e de modo a manter o garante da eficiência do sistema, deve-se, no mínimo, realizar uma leitura da continuidade eléctrica, através de ohmímetro de sensibilidade adequada, entre a pinça da extremidade do cabo de continuidade eléctrica e o chassis do veículo cisterna com uma periodicidade, no mínimo, quadrimestral, preferencialmente em simultâneo com as inspecções ao veículo cisterna preconizadas em 4.3 desta Secção I.

Sempre que essas verificações mostrem que:

- não existe continuidade eléctrica;
 - a resistência é igual ou maior a 10 ohms;
 - o cabo está "descarnado" de material isolante;
 - o enrolador prende no desenrolamento, de uma forma constante ou esporádica, o sistema deverá ser reparado ou substituído, em parte ou no seu todo.
- Deverão haver registos das leituras acima referidas e das acções de reparação de modo a que estas se venham a realizar de forma preventiva.

4.5.5 Da aceitação do veículo pelo Motorista

Qualquer motorista deve ser suficientemente conhecedor do veículo que opera de modo a ter uma condução segura e económica e a poder desempenhar as operações correctamente.

Para o efeito, os Operadores de Transportes devem assegurar que, aos seus motoristas, sejam ministrados os conhecimentos necessários sobre os veículos que conduzem, nomeadamente, sobre os equipamentos e sistemas, no que respeita:

- à parte viária - em particular os que estejam relacionados com a segurança passiva e com a segurança activa dos veículos;
- à parte das operações de carga e de descarga dos produtos - em particular os relacionados com os circuitos de G.P.L.;
- às situações de emergência.

Essa informação deve ocorrer sempre que um motorista passe a operar um determinado veículo:

- pela primeira vez, ou
- desde que se tenham verificado alterações nos equipamentos e sistemas acima referidos, ou
- após um período igual ou superior a 1 ano sem operar com um determinado veículo.

Nesta conformidade, e tendo em vista o efectivo controlo da relação acima indicada, deverão todos os motoristas conhecer o respectivo veículo com que operam devendo, para tanto, tomar conhecimento do que atrás de destacou, e assumir expressamente o mesmo, mediante uma declaração em que se inclui uma lista de verificações (check list) dos referidos equipamentos e sistemas.

Os Operadores de Transporte deverão recolher aquelas declarações, arquivá-las e, sempre que necessário, proceder à respectiva actualização, sem que isso implique a anulação de qualquer declaração anteriormente recebida.

As Associadas da APETRO poderão solicitar as referidas declarações em qualquer momento.

4.5.6 De Pneumáticos

4.5.6.1 Introdução

Sendo o pneumático o único órgão em contacto com o piso, é de importância fundamental uma correcta escolha e utilização, aumentando assim a segurança através duma melhor aderência, estabilidade, comportamento, conforto e arrefecimento do pneumático, resultando ainda um aumento do rendimento quilométrico e uma diminuição no consumo de combustível.

Conscientes da complexidade do assunto, tendo em atenção a legislação em vigor, as indicações dos fabricantes e pareceres dos técnicos competentes, o presente contém um conjunto de regras a que os Operadores de Transporte obrigatoriamente atenderão na escolha e na utilização de pneumáticos.

Constitui igualmente um documento de referência, conduzindo à uniformização de critérios nas inspecções a efectuar.

4.5.6.2 Critério de Escolha

- a. Os pneumáticos terão de estar homologados segundo a legislação em vigor e com as características definidas no livrete do veículo.
Terão ainda de estar correctamente dimensionados no que diz respeito ao Índice de Carga e à Categoria de Velocidade (ver Regulamento nº 54/CEE/ONU anexo ao Dec. nº 14/89 de 18 de Abril (DR nº 90 de 18/04/89).
- b. Os pneumáticos, quer sejam direccionais, de tracção ou mistos, terão de ser do tipo RADIAL.
- c. Para além dos benefícios nos custos de aquisição e manutenção, melhor rendimento quilométrico e menos peso, por questões de segurança, os pneumáticos terão de ser do tipo TUBELESS, visto obter-se um melhor arrefecimento próprio (aumentando também a sua duração) e dos travões, terem menor possibilidade de descolagem da banda de rolamento, e, fundamentalmente, menor perigo de rebentamento provocado por furo.
- d. O tipo de piso deverá ser o mais adequado à sua normal utilização, ou seja, para estrada, cidade ou mista.
- e. Consoante o tipo e dimensões dos pneumáticos, estes terão de estar montados em jantes com as correspondentes dimensões exigidas por lei.
- f. Ter-se-á sempre de ter em consideração a função de cada eixo. Assim, para os eixos direccionais e de tracção teremos sempre pneumáticos direccionais e de tracção, respectivamente.

- g. Terá de haver simetria longitudinal na montagem de pneumáticos no veículo, isto é:
 - os pneumáticos novos terão de ser da mesma marca e modelo, por eixo;
 - os recauchutados terão o mesmo tipo de lona com igual desenho, por eixo.
- h. Nos eixos direccionais só poderão ser utilizados pneumáticos novos (isto é, não recauchutados) direccionais.
- i. Nos veículos de distribuição de produtos a granel não poderão ser utilizados pneumáticos recauchutados.
- j. Os pneus recauchutados deverão estar em conformidade com o Regulamento ECE/ONU nº 109 anexo ao Decreto nº 10/2002 de 4 de Abril e suas actualizações.

4.5.6.3 Exploração

- a. O limite mínimo de profundidade do piso será de acordo com o fabricante, mas nunca inferior a 1,6 mm em qualquer parte da superfície de rodagem, e facilmente verificado através dos “indicadores de Desgaste”.
- b. É proibido reabrir os desenhos originais do piso dos pneumáticos, assim como abrir novos desenhos.
- c. Devido a um maior desgaste dos pneumáticos utilizados no lado direito da viatura, recomenda-se a sua rotação por eixo, que deverá ocorrer após cada 20.000 / 30.000 Km, contudo sem ultrapassar os 5,0 mm de diferença da profundidade do piso entre pneumáticos instalados no mesmo eixo.
- d. Recomenda-se a rotação de pneumáticos entre eixos, de modo a haver o mínimo de diferença de profundidade de piso entre eles.
- e. A pressão dos pneumáticos terá de estar de acordo com as indicações do fabricante, relativas aos modelos escolhidos, para cada situação de carga, por eixo.
Para além de questões óbvias de segurança, o cumprimento desta norma aumenta a vida do pneumático.
- f. Num rodado duplo, a pressão dos pneumáticos interior e exterior terá de ser a mesma.
- g. Todas as montagens, desmontagens e reparações das rodas deverão ser executadas segundo as boas normas e seguindo as indicações dos fabricantes, por pessoal competente e com a supervisão/controlo de técnico responsável por esta área.

4.5.6.4 Verificações

- a. Diariamente, no início de cada turno, os motoristas deverão inspeccionar visualmente o estado dos pneumáticos e das jantes.
Esta inspecção consiste na verificação de:
 - a) Pressão;
 - b) Estado das válvulas;

- c) Existência de inchaços nas paredes laterais ou no piso;
- d) Existência de cortes nas paredes laterais ou no piso;
- e) Existência de roturas nas paredes laterais ou no piso;
- f) Desgaste não uniforme do piso;
- g) Insuficiente profundidade do piso;
- h) Furo
- i) Aperto das porcas;
- j) Existência de amolgadelas nas jantes;
- l) Roturas das jantes.

As deficiências referidas em a) e i) deverão ser corrigidas de imediato.

Nas situações c), d), f) e j) deverão ser tomadas precauções que, conforme a gravidade dos casos, poderá implicar a substituição imediata da roda.

- b. Em estrada no caso de se verificar alguma das anomalias referidas no ponto 1 anterior, deverão ser tomadas as mesmas acções indicadas.
- c. Todas as rodas (pneumáticos e jantes) deverão ser regularmente inspeccionadas, no mínimo mensalmente, pelo técnico responsável por esta área.

Estas inspecções terão em atenção todos os pontos atrás referidos, assim como análise de alinhamentos e equilíbrio das rodas, e das anomalias que inclusivamente poderão dar indicações de deficiências de órgãos mecânicos (ex. transmissões, diferenciais, rolamentos, cardans, etc.)

- d. Após a colocação de qualquer roda num eixo, dever-se-á verificar obrigatoriamente o aperto de cada uma das porcas depois de ± 100 Km percorridos. Caso necessário, será o próprio motorista a fazer a verificação em estrada.

4.5.6.5 Armazenagem

- a. De modo a não se verificar, durante a armazenagem, uma deterioração das características dos pneumáticos, estes deverão ficar em área:
 - protegida da intempérie e pouco húmida;
 - com pouca luz, particularmente raios ultravioletas;
 - distante de fontes de ozono, particularmente geradores eléctricos, áreas de soldadura e arco e lâmpadas de vapor de mercúrio;
 - distante de qualquer fonte de calor, em geral.
- b. Os pneumáticos deverão ser ainda armazenados verticalmente, em posição de rodagem, encostando-os sucessivamente, e sem objectos em cima.
- c. Deverão também ficar protegidos de produtos corrosivos, óleos, vapor e água.

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

Secção II - MOTORISTAS

1. Âmbito

Estão abrangidos por estas normas os motoristas que conduzam veículos de peso bruto ≥ 3.5 toneladas transportando produtos petrolíferos, nomeadamente, combustíveis líquidos e gasosos, produtos químicos e betumes, embalados ou a granel, carregados nos Parques de Armazenagem das Associadas da APETRO, de suas Participadas ou de terceiros com contratos de armazenagem com aquelas, independentemente da duração da prestação de serviços.

2. Admissão, formação e controlo médico

2.1. - O exercício da actividade de motorista de veículos de transporte de produtos petrolíferos, utilizados pelas Empresas Associadas da APETRO directamente ou pelos seus Operadores de Transporte, está condicionado ao preenchimento das condições para desempenho constantes do capítulo 4 seguinte.

2.2. - Os dados relativos ao preenchimento destas condições serão adequadamente registados em ficha individual do motorista, com excepção dos resultados médicos que só o serão sob a forma de informação, pelo Médico de Trabalho, dos elementos auxiliares de diagnóstico usados (Anexo II.1) e respectivas conclusões de aptidão para a função: Apto, Apto Condicionado e Não Apto.

2.3. - Aplicam-se nesta Secção II as definições 1.3, 1.4 e 1.5 da Secção I – Veículos.

3. Desempenho dos Motoristas

3.1. Avaliação anual

Os Operadores de Transporte procederão à avaliação anual dos seus Motoristas, de forma estruturada e objectiva, tendo como referência o Modelo II-1.

3.2. Inspeções ▼

a) Os motoristas devem ser submetidos anualmente a 3 inspeções-surpresa para avaliar o seu desempenho na carga/transporte (comportamento em estrada)/ descarga.

- b) Para o consignado no parágrafo anterior deverão ser usadas listas de verificação (check lists) adequadas, sugerindo-se como referência para a inspeção em percurso o Modelo II.3.

3.3. Recusa de prestação de actividade

As Associadas da APETRO recusarão, temporária ou definitivamente, o exercício da actividade de motorista ao seu serviço quando se verificarem os seguintes desempenhos:

3.3.1 Contaminação com ocultação de factos

- Afastamento à primeira ocorrência

3.3.2 Derrame com ocultação de factos

- Primeira vez: 1 semana de suspensão, com "Avaliação de Desempenho" de Mau
- Segunda vez: afastamento

3.3.3 Alcoolemia

Nível detectado - $\geq 0,3$ e $< 0,5$ g/l:

- Primeira vez: repreensão escrita
- Segunda vez: 1 semana de suspensão com "Avaliação de Desempenho" de Mau
- Terceira vez: afastamento

Nível detectado - $\geq 0,5$ g/l:

- Primeira vez: 1 semana de suspensão com "Avaliação de Desempenho" de Mau
- Segunda vez: afastamento

3.3.4 Acidentes

Qualquer acidente será obrigatoriamente objecto de um inquérito e respectivo relatório, cujas conclusões determinarão as medidas correctivas necessárias e correspondentes consequências na "Avaliação de Desempenho".

4. Condições para desempenho

4.1 Condições de admissão ▼

Para além da carta de condução com averbamento RPE/ADR, para a prestação de serviços no transporte de produtos petrolíferos são ainda exigíveis aos Motoristas as seguintes condições:

- ter obtido aprovação em teste psicotécnico efectuado em empresa diferente daquela em que realizou exame para obtenção da carta ADR

- ter sido submetido a exame médico e diagnósticos auxiliares conforme especificado no Anexo II-1
- possuir uma experiência igual ou superior a 3 anos na condução de veículos pesados
- ter obtido aprovação em exame com provas escritas (conhecimento código) e práticas (desempenho de condução), destinado a aferir os seus conhecimentos para o exercício da função
- ter frequentado, com aproveitamento, os cursos de “Condução defensiva” e “Manuseamento de produtos” ministrados nas condições a que se referem os números 4.2.1.1, 4.2.1.3.
- ter sido submetido a um período de experiência não inferior a 15 dias, devidamente acompanhado por motorista “sénior”/monitor.
- ter obtido apreciação favorável do monitor de acompanhamento.

4.2 Formação

4.2.1 Conteúdos e metodologia

4.2.1.1 Em condução defensiva

4.2.1.1.1 Estrutura

A formação em condução defensiva a que deverão ser submetidos os motoristas no âmbito destas Regras é constituída por:

- parte teórica com programa constante do Anexo II.2 realizada em sala com a duração mínima de 4 horas e em grupos de formandos não superior a 6.
- parte prática: uma viagem, em percurso misto, com a duração mínima de 1 hora, no prazo máximo de 2 semanas após a frequência da parte teórica.

4.2.1.1.2 Periodicidade

A formação em condução defensiva deverá ser seguida pelos motoristas na altura da admissão e, posteriormente, uma vez em cada dois anos.

4.2.1.1.3 Avaliação do curso

A avaliação da parte teórica será feita através de teste adequado às matérias visadas, e a parte prática com base em lista de verificações (check list) – Modelo II.2.

Os formandos terão de ter a classificação mínima em cada uma das partes técnica e prática de 60%. Cada parte vale 50% na componente de classificação final.

Se verificada uma classificação inferior a 60%, o Motorista não poderá exercer a actividade ao serviço das Associadas da APETRO até obter aquele nível mínimo ou superior.

Será emitido “Certificado de Formação”.

4.2.1.1.4 Avaliação contínua

Com a frequência mínima de uma vez por ano, os Motoristas executarão as suas tarefas com o Avaliador ao seu lado que, na sua acção de avaliação, preencherá lista de verificações (check list) Modelo II.2. Neste documento deverão ser registadas recomendações e terá lugar uma reunião final com o Motorista para discussão das observações e passagem em revista de anteriores avaliações.

4.2.1.2 Em Condução em Situações de Emergência ▼

Esta formação visa abranger as situações de emergência que ocorrem com maior frequência na estrada, pelo que o treino deverá englobar os seguintes exercícios:

- Travagem de Emergência;
- Desvio de obstáculos na faixa de rodagem;
- Técnicas de evitar capotamento.

A periodicidade da realização destes exercícios, pelos motoristas, não deverá ser superior a três anos.

Os formandos ficarão sujeitos a teste de avaliação de aproveitamento e serão considerados "Aprovado" com resultado igual ou superior a 80%.

Será emitido "Certificado de Formação"

O Motorista terá de frequentar este curso até ao fim do primeiro ano da sua prestação de serviços.

4.2.1.3 Em manuseamento de produtos petrolíferos

O conteúdo deste tipo de formação consta do Anexo II.3.

Estes cursos serão realizados com grupos de formandos não superior a 15 e terão a duração mínima de:

- 8.5 horas para motoristas de veículos cisterna
- 7.0 horas para motoristas de GPL – embalados
- 2.5 horas para motoristas de lubrificantes embalados

Os motoristas atenderão esta formação

- à data da admissão (ano 0)
- nos anos 1 e 4 de serviço e subsequentemente em cada 3 anos

Por cada acção de formação será feito teste de avaliação de aproveitamento, com resultado expresso em percentagem, e emitido "Certificado de Formação".

4.2.1.4 Em noções básicas de socorrismo

É recomendado que todos os motoristas tenham uma formação básica de socorrismo em que sejam ministrados, no mínimo, os seguintes temas:

- Noções gerais de funcionamento do Sistema Integrado de Emergência Médica
- Avaliação de vítimas de acidentes rodoviários
- Remoção de vítimas de acidentes rodoviários
- Traumatologia

- Suporte básico de vida

As Associadas da APETRO poderão, individualmente, passar a exigir esta formação aos motoristas dos seus Prestadores de Serviços.

4.2.1.5 Em percurso por Monitor de Acompanhamento ▼

Esta formação, consistindo de 4 sessões com a duração mínima de 5 horas no primeiro ano de actividade do motorista, deve ser ministrada por motorista sénior, com experiência reconhecida e inerente aptidão pedagógica.

4.2.2 Entidades Formadoras (em condução defensiva)

4.2.2.1 Formadores de Motoristas

4.2.2.1.1 Condições para o exercício da função

A formação de motoristas terá de ser ministrada por Formadores que reúnam as seguintes condições mínimas:

- a) Ter frequentado, com aprovação, o Curso de Formadores de Motoristas, ministrado por Empresa de Formação registada para o efeito na APETRO (vide 4.2.2.2.2.) e, quando aplicável, terem frequentado, com aprovação, os respectivos Cursos de Reciclagem;
- b) Carta de condução, no mínimo, de ligeiros;
- c) Currículum na actividade de Transportes;
- d) Certificado de um Curso de Formadores;
- e) Ter frequentado um Curso de Condução Defensiva, com componente prática;
- f) Conhecimento do ADR/RPE na versão mais actual;
- g) Conhecimento das “Regras sobre Boas Práticas Comuns” da APETRO;

No caso de haver num Operador de Transportes, Formadores distintos para a parte teórica e para a parte prática, para esta preferencialmente Motoristas Séniores, todos eles deverão frequentar, com aprovação, o Curso de Formadores de Motoristas.

4.2.2.1.2 Deveres de informação

Os Formadores de Motoristas terão – conforme as exigências específicas de cada Associada da APETRO – a obrigatoriedade de:

- a) Enviarem semestralmente para as Empresas de Formação dos Formadores os dados das avaliações dos Motoristas (previstas em 4.2.1.1.3 e 4.2.1.1.4), com a indicação para que Associada(s) estes prestam serviços e/ou para as Associada(s) para quem os Motoristas prestam serviços;
- b) Participarem em reuniões anuais com a(s) Associada(s) e/ou com a(s) Empresa(s) de Formação de Formador(es) para a avaliação dos resultados e da implementação das Recomendações.

4.2.2.2 Formação de Formadores de Motoristas

4.2.2.2.1 Condições para o exercício da função

A Formação de Formadores de Motoristas deverá ser ministrada por Formadores que reúnam as seguintes condições mínimas:

- a) Habilitação com Curso de Formação de Formadores;
- b) Carta de condução de ligeiros ou superior;
- c) Curriculum na actividade de transportes;
- d) Frequência com aproveitamento de Curso de Condução Defensiva com componente prática;
- e) Conhecimento das “Regras sobre Boas Práticas Comuns” da APETRO

Os Formadores dos Formadores não podem ministrar formação aos Formadores e formação aos Motoristas de um mesmo Operador de Transportes

4.2.2.2.2 Registo e Obrigações das Entidades Formadoras

- a) As Entidades de Formação, individuais ou colectivas, deverão submeter-se ao seu registo na APETRO (vide 4.2.2.1.1) de acordo com formulário disponível para o efeito.
- b) Complementarmente às acções de formação, as Entidades de Formação deverão, de acordo com as exigências específicas de cada Associada da APETRO:
 - recolherem os dados das avaliações dos Motoristas (previstos em 4.2.1.1.3 e 4.2.1.1.4), realizadas pelo(s) Formador(es) do(s) Transportador(es), compilarem-nos, tratarem estatisticamente os mesmos e enviarem-nos semestralmente à(s) Associada(s) para quem os Motoristas prestam serviços e/ou ao(s) Transportador(es);
 - participarem em reuniões anuais com a(s) Associada(s) para quem os Motoristas prestam serviços e/ou com o(s) Formador(es) do(s) Transportador(es) para a avaliação dos resultados e da implementação das Recomendações;
 - actualizarem o conteúdo dos Cursos com uma periodicidade inferior a 2 anos, independentemente das alterações às legislações vigentes, que deverão ser o mais rapidamente possível incluídas nos respectivos programas;
 - disporem de equipamento didáctico adequado;
 - no fim dos cursos, fornecer aos Formadores dos Motoristas o material didáctico necessário para que estes possam ministrar os cursos aos Motoristas com a mesma qualidade.

4.3. Controlo Médico

Os motoristas serão submetidos aos exames médicos e diagnósticos auxiliares de acordo com o especificado no Anexo II-1, cujos resultados serão tratados conforme especificado no parágrafo 2.2.

4.4 Controlo de Alcoolemia ▼

- a) Os motoristas quando em serviço não poderão apresentar uma taxa de alcoolemia $\geq 0,3$ g/l
- b) Os motoristas devem ser submetidos anualmente a 3 controlos aleatórios de alcoolemia.

As sanções aplicáveis para infracções ao limite estabelecido são as estabelecidas em 3.3.3.

4.5 Política de percursos

- a) Todos os Operadores de Transportes devem ter uma Política de Percursos;
- b) Os Motoristas dos Operadores de Transportes devem seguir rigorosamente os percursos, se previamente indicados e programados pelos seus Clientes;
- c) Caso os Clientes não indiquem o percurso a seguir, os Motoristas dos Operadores de Transportes devem utilizar as estradas por ordem decrescente de categoria (Auto Estradas, IP's, IC's, E.N., E.M.), preferencialmente as Auto Estradas até às saídas mais próximas dos locais de carga e de descarga;
- d) Os Motoristas dos Operadores de Transportes não podem fazer desvios aos percursos definidos, para efeitos de repouso, para tomarem refeições ou para outras situações previsíveis;
- e) Em qualquer situação imprevisível, que implique desvios aos percursos definidos, os Clientes devem ser comunicados, com a maior brevidade possível, sobre tais alterações;
- f) Na Política de Percursos, os Operadores de Transportes devem verificar, aleatoriamente, os cumprimentos das regras atrás referidas.

4.6 Cruzamento de Estrada Movimentada ou com Fraca Visibilidade

Numa estrada movimentada, no sentido em que se circula e/ou em sentido contrário, ou com fraca visibilidade, para a frente e/ou para trás, é proibido atravessá-la, isto é, virar à esquerda, independentemente da não existência, no local, de sinais horizontais e/ou verticais de proibição, se houver uma rotunda até, aproximadamente, 3 quilómetros à frente, local onde se deverá efectuar a inversão de marcha.

Executam-se os casos em que existam escapatórias e/ou semáforos para o efeito.

4.7 Manual do Motorista

O motorista, quando está ao serviço, deve ser sempre portador do Manual do Motorista, devendo para o efeito o mesmo estar sempre disponível no interior do próprio veículo.

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

Secção III- AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE (Pré-qualificação/selecção e Periódicas)

1. Objectivo

As Associadas da APETRO realizarão avaliações aos Operadores de Transportes com o objectivo de verificar a sua capacidade de desempenhar o serviço com absoluto respeito pelas normas legais e “Regras sobre Boas Práticas Comuns”.

Para o efeito serão considerados:

- o resultado de auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança;
- o cumprimento da implementação das recomendações da auditoria anterior ao Sistema de Gestão de Segurança;
- os resultados das inspecções surpresa aos veículos;
- o follow up efectuado às anomalias detectadas nas inspecções surpresa aos veículos.

A cada um dos resultados acima referidos serão aplicadas ponderações diversas, apresentadas no ponto 7.

O valor final obtido indicará o nível de desempenho do Operador de Transporte, no âmbito do ASRA, e estabelecerá o momento em que se realizará a avaliação seguinte.

2. Conteúdo e Periodicidade

As Auditorias a realizar incidirão sobre os requisitos consignados no ponto 8 desta secção e serão efectuadas:

- Pré-qualificação/selecção - antes do início da prestação de serviços comerciais,
- Empresas de Transportes em prestação de serviço – com a periodicidade que for estabelecida para cada caso, em função da classificação/resultado obtido na Auditoria anterior.

3. Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança

3.1. Marcação da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança

A marcação da Auditoria, com o Operador de Transporte, será efectuada pelo coordenador do grupo auditor, com uma antecedência mínima de 4 semanas.

Nessa altura, a empresa a auditar:

- a) será informada da constituição do grupo auditor;
- b) receberá a indicação do elemento do grupo auditor para quem deverá enviar os documentos referidos em 3.2.

3.2. Preparação da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança

Com o intuito de reduzir o tempo de realização da auditoria, o Operador de Transporte deverá enviar para o elemento do grupo auditor, referido atrás em 3.1 b), até um prazo mínimo de 2 semanas antes da realização da mesma, os seguintes elementos:

- o documento “Caracterização da Empresa”- modelo V-1 deste manual - devidamente preenchido;
- o “Questionário” – anexo III-1 deste manual - preenchido, em processo de auto avaliação;
- os registos comprovativos da implementação das recomendações da anterior auditoria no âmbito do ASRA;
- os registos comprovativos dos follow up efectuados às anomalias detectadas nas inspecções surpresa aos veículos;
- a cópia da última auditoria de seguimento da certificação ISO 9001:2000;
- as cópias das actas das 4 últimas reuniões da comissão de segurança;
- o manual do motorista;
- o processo, já concluído, de investigação do acidente rodoviário mais recente (preferencialmente de um acidente rodoviário reportável);
- o processo, já concluído, de investigação da contaminação mais recente;
- o processo, já concluído, de investigação do derrame mais recente;
- o processo, já concluído, de investigação do sobre enchimento mais recente;
- os indicadores e objectivos de segurança dos 3 últimos anos;
- a avaliação de risco da empresa, incluindo a descrição da metodologia utilizada;
- o plano de emergência rodoviário e cópia do relatório do último simulacro, caso se tenha realizado um desde a auditoria anterior;
- o plano de emergência das instalações e cópia do relatório do último simulacro, caso se tenha realizado um desde a auditoria anterior;

Nesse período de 2 semanas, o grupo auditor analisará estes documentos, os quais, durante a realização da auditoria serão comentados e devolvidos ao Operador de Transporte.

3.3. Realização da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança

A auditoria será realizada seguindo o Questionário – anexo III-1 deste manual.

Alguns capítulos ou questões desse mesmo questionário poderão não ser auditados caso o grupo auditor assim o entenda. Tal situação só ocorrerá se essas questões não tiverem sofrido alterações desde a auditoria anterior e desde que, nessa altura, tenham sido consideradas correctas, quer do ponto de vista documental, quer do ponto de vista operacional.

Do lado direito do questionário, à frente de cada questão, existem sete quadriculas que servirão para os auditores, ou anotarem o nível de implementação de cada situação verificada - as seis quadriculas mais à esquerda – ou a indicação de não aplicável – a sétima quadrícula.

Essas anotações, da esquerda para a direita, corresponderão às avaliações Correcto, Bom, Suficiente, Insuficiente, Não Satisfatório, Nulo, com as pontuações 5, 4, 3, 2, 1, e 0, respectivamente.

À direita dessas quadrículas de cada questão existem os números “5”, “3” ou “1” que indicam o nível de ponderação que cada uma tem. Assim, ao “5” corresponderá uma ponderação quántupla, ao “3” tripla e ao “1” é directa.

No final da realização da auditoria, o grupo auditor indicará ao Operador de Transporte quais as áreas de melhoria e, em conjunto, acordarão os prazos para a implementação das recomendações.

Num período máximo de 1 mês, após a realização da auditoria, o grupo auditor enviará, para o Operador de Transporte, o documento com a indicação das recomendações daí resultantes e dos respectivos tempos de implementação anteriormente acordados.

Posteriormente o Operador de Transporte deverá enviar às Associadas para quem presta serviços, no prazo máximo de 1 mês, o plano de acções correctivas às recomendações identificadas. Deverá enviar também, em função dos prazos definidos, as informações, com as evidências necessárias, de confirmação da implementação das recomendações.

O cumprimento deste procedimento será um dos factores de avaliação do Operador de Transporte quando da auditoria seguinte.

4. Avaliação ao Cumprimento da Implementação das Recomendações da Auditoria Anterior ao Sistema de Gestão de Segurança

Serão dadas as seguintes pontuações:

Implementação das Recomendações e nos tempos definidos	Pontuação
Todas	100%
Mais de 50 %	50%
50 % ou menos	0%

Será considerado como não cumprimento da implementação de uma recomendação no caso do Operador de Transporte não apresentar qualquer alteração em relação ao que foi verificado na auditoria anterior.

Não será considerado como não cumprimento da implementação de uma recomendação no caso do Operador de Transportes apresentar melhorias, mesmo que não totalmente satisfatórias, situação que dará azo a uma nova recomendação.

Será tido em consideração o cumprimento das datas de implementação definidas na auditoria anterior.

5. Avaliação dos Resultados das Inspeções Surpresa aos Veículos

Para efeitos de avaliação dos resultados é tido em consideração o nível de risco de cada uma das anomalias detectadas nos veículos inspeccionados.

A avaliação de risco de cada uma das possíveis anomalias é apresentada no anexo III-2 deste manual.

Os níveis de risco são pontuados com 1, 2 ou 4 pontos consoante o risco for baixo, médio ou alto, respectivamente.

Para este efeito é considerada a média dos resultados obtidos nas quatro últimas inspeções surpresa aos veículos, se ocorridas num período inferior a um ano antecedente à data de realização da auditoria. Caso tal não tenha ocorrido, será considerada a média dos resultados obtidos nas inspeções surpresa aos veículos no último período de ano e meio.

Serão considerados todos os veículos do Operador de Transporte, independentemente do regime contratual, assim como, os veículos sub contratados.

As médias terão as seguintes pontuações:

Nº Médio de Pontos por Veículo	Pontuação
0,00 a 0,75	100%
0,76 a 1,50	75%
1,51 a 3,00	50%
superior a 3,00	0%

6. Avaliação do Follow Up efectuado às Anomalias detectadas nas Inspeções Surpresa aos Veículos

Serão dadas as seguintes pontuações:

Follow up (*)	Pontuação
realizado totalmente	100%
realizado parcialmente	50%
não realizado	0%

(*) – Segundo as normas definidas em 4.4 da Secção I - Veículos.

Serão considerados todos os veículos do Operador de Transporte, independentemente do regime contratual, assim como, os veículos sub contratados.

7. Avaliação do Operador de Transporte

O nível de desempenho do Operador de Transporte será obtido da aplicação das seguintes ponderações a cada um dos factores de avaliação:

Factor de Avaliação	Ponderação
Resultado da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	55%
Cumprimento da implementação das Recomendações da Auditoria anterior ao Sistema de Gestão de Segurança	15%
Resultados das Inspeções Surpresa aos Veículos	25%
Follow up efectuado às anomalias detectadas nas Inspeções Surpresa aos Veículos	5%

O resultado obtido será transmitido ao Operador de Transporte quando do envio do documento com as recomendações e respectivos tempos de implementação, resultantes da auditoria - referido atrás no ponto 4 – simplesmente sob a forma de “Apto”, Apto Condicional “ ou “Não Apto”, segundo o seguinte critério.

Pontuação	Avaliação do Nível de Desempenho
igual ou superior a 75%	Apto
de 50% a inferior a 75%	Apto Condicional
inferior a 50 %	Não Apto

O período que medeia para a auditoria seguinte seguirá o seguinte critério:

Avaliação do Nível de Desempenho	Período entre Auditorias
Apto	2 anos
Apto Condicional	1 a 1,5 anos
Não Apto	Não qualificado

Se as Associadas, contratantes do Operador de Transporte, assim o entenderem, o período entre auditorias poderá ser alterado.

Por questões de força maior, surgidas após:

- a marcação da auditoria, esta poderá vir a ser anulada;
- a realização da auditoria, o resultado da avaliação do Operador de Transporte poderá vir a ser anulado.

8. Requisitos a cumprir e a avaliar

8.1. Condições gerais

- a) Capacidade Profissional para o exercício da actividade
- b) (*) Experiência comprovada de 3 anos no Transporte de Mercadorias Perigosas ou quadros com experiência equivalente
- c) Coordenador de Segurança responsável pela implementação e manutenção do Sistema de Gestão de Segurança e que responderá às questões levantadas sobre a matéria
- d) Promover acções de formação, reuniões e treinos de modo a divulgar os procedimentos relativos a segurança, nomeadamente legislação em vigor
- e) Instalações e estacionamento de viaturas com as condições mínimas de segurança.

8.2. Gerência

A gerência do Operador de Transporte deverá demonstrar ter conhecimentos, pelo menos, nos seguintes temas:

- Legislação sobre Tempos de Condução, de Pausas e de Repouso;
- Stress, Fadiga e Cansaço;
- Gestão de Turnos;
- Rentabilidade da Frota no respeitante a tempos de espera.

8.3. Gestores de Tráfego

Os gestores de tráfego do Operador de Transporte deverão ter conhecimentos sobre as legislações aplicáveis à actividade e as normas sobre condução defensiva e de manuseamento de produtos.

Os gestores de tráfego do Operador de Transporte deverão realizar acompanhamentos em estrada aos seus motoristas e inspecções às operações de descarga uma vez por ano, no mínimo.

Recomenda-se que convidem um representante da Associada para que prestam serviços.

8.4. Frota / Equipamento

- a) (*) Registo por unidade (tractor, cisterna ou veículo de caixa aberta) com os dados seguintes:
 - cópia actualizada da documentação: livrete, registo de propriedade, seguros, certificado ITV, certificado ADR/RPE;
 - intervenções de manutenção no último ano;
 - resultado das inspecções periódicas (internas e por outras entidades) efectuadas à viatura no último ano.

- b) Plano escrito de manutenção e inspecções conforme Regras sobre Boas Práticas Comuns - Transporte Rodoviário de Produtos Petrolíferos - Secção I. – números 4.2 e 4.3.

8.5. Motoristas

Registo por motorista com, no mínimo, os seguintes dados:

- a) (*) condições de admissão: habilitações, experiência na condução de veículos pesados e no manuseamento de mercadorias perigosas, exames médicos, psicotécnicos e testes de detecção de álcool e drogas;
- b) (*) cópia actualizada documentação: BI, habilitações, carta condução, certificado ADR;
- c) inspecções periódicas médicas (com indicação dos testes auxiliares de diagnóstico realizados), exames psicotécnicos e testes de detecção de álcool e drogas;
- d) acções de formação, reuniões e treino que frequentaram;
- e) inspecção ao comportamento em estrada e das inspecções às operações de carga e descarga;
- f) incidentes/acidentes ocorridos e medidas correctivas;
- g) avaliação de desempenho.

8.6. Capacidade de resposta a emergências

- a) Plano escrito de resposta a emergências incluindo os seguintes aspectos:
 - lista de contactos internos, de clientes e outras entidades;
 - lista de pessoal que constitui a equipa de emergência;
 - existência de serviço telefónico permanente;
 - lista de empresas contratadas para apoio, contactos e serviços que podem prestar;
 - equipamento existente.
- b) Plano está divulgado pelos motoristas e pelo pessoal operacional.
- c) Plano é testado e revisto periodicamente.

8.7. Tratamento de incidentes/acidentes

- a) Mapa com os incidentes/acidentes registados nos últimos 5 anos
- b) As respectivas causas foram investigadas e devidamente documentadas e implementadas medidas correctivas
- c) As medidas correctivas implementadas foram divulgadas por todo o pessoal operacional e clientes

8.8. Qualidade

Os Operadores de Transporte deverão ter:

- a) Coordenador de Qualidade
- b) Sistema de Gestão da Qualidade devidamente documentado
- c) Arquivo dos relatórios das auditorias internas e externas
- d) (*) Sistema de Gestão de Qualidade certificado no âmbito do Sistema Português de Qualidade
- e) Registo de não-conformidades

8.9. Outros requisitos mandatórios de Classificação

Sem prejuízo dos critérios de classificação insertos no número 5.8 seguinte os Operadores de Transportes serão considerados “Não Apto” para o transporte rodoviário de produtos petrolíferos se for verificada a não conformidade com um dos itens 5.1b); 5.2 a); 5.3 a) e b) e 5.6 d) ou ainda a ocorrência de uma das seguintes condições:

8.9.1. Motoristas:

- a) Algum motorista não tenha frequentado pelo menos um dos cursos (Condução Defensiva ou Manuseamento de Produtos)
- b) Algum motorista não tenha feito os exames médicos de acordo com os requisitos da Secção II destas Regras sobre Boas Práticas Comuns
- c) Não ter a Empresa, qualquer registo de controlo da taxa de alcoolemia
- d) Haver excesso de horário de trabalho, com evidência de responsabilidade da parte do Operador de Transportes

8.9.2 Veículos:

- a) Não haver registos de manutenção preventiva e/ou curativa
- b) Haver evidência de utilização de pneus recauchutados em desrespeito aos requisitos da Secção I destas Regras sobre Boas Práticas Comuns
- c) Utilização de veículos cisternas de transporte de G.P.L. sem válvulas de segurança
- d) Haver deficiências do circuito de travagem, direcção, suspensão e/ou transmissão registadas na ficha de ITV que não tenham sido prontamente resolvidas através de nova ITV.

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

Secção IV- SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

1. Objectivo

A definição de um sistema de gestão de segurança procura, complementando recomendações de carácter técnico, integrar de uma forma sistematizada, um conjunto de procedimentos que promovam e potenciem as atitudes de envolvimento permanente nas acções de segurança, do mesmo modo que é requerido para as restantes actividades de um negócio.

2. Âmbito

Se bem que cada Associada da APETRO tenha o seu próprio sistema de gestão de segurança e diferente estrutura organizacional, a adopção de conceitos e padrões comuns facilitará a criação de sinergias na análise e prevenção de acidentes rodoviários.

A sistematização preconizada e cuja estrutura se recomenda, aplicar-se-á não só ao nível do relacionamento entre Associadas bem como entre estas e os seus Operadores de Transportes.

3. Estrutura Básica do Sistema

A estrutura base de organização da gestão de segurança pode inserir-se em duas vertentes principais:

i - Definição da política da Empresa em estrutura organizacional e atribuição de responsabilidades.

No Anexo IV-1 define-se um conjunto de componentes do Sistema de Gestão de Segurança que enquadram esta vertente estratégica enquanto o Anexo IV-2 estabelece uma matriz de auto-avaliação de níveis de implementação daqueles mesmos componentes.

ii - Critérios genéricos de análise de acidentes e incidentes. Implementação de medidas correctivas.

O conteúdo do Anexo IV-3 constitui uma orientação para a análise de acidentes/incidentes.

4. Informação e Estatística de Acidentes

4.1. Informação específica – Acidente Rodoviário Reportável

Os designados “Acidente Rodoviário Reportável” tal como definidos no nº 4 do Anexo IV-3 serão individualmente submetidos à discussão e apreciação pelo Grupo de Trabalho de Segurança Rodoviária. Desta análise poderão resultar recomendações de correcção e/ou prevenção de aplicação universal, cuja implementação deverá ser seguida pelas Associadas e seus Operadores de Transporte.

Os relatórios serão elaborados adoptando o modelo oficial fixado por Despacho Nº 2338 de 3 de Fevereiro de 2001(2ª série) exarado pelo Presidente do SNPC, de acordo com o disposto no nº 4 do artigo 8º do Decreto-Lei Nº 322/2000 de 19 de Dezembro.

Os Operadores de Transportes deverão enviar:

- Relatório Preliminar do acidente no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência e
- Relatório de investigação do acidente no prazo máximo de duas semanas para a Empresa para quem estavam a prestar serviço.

4.2. Informação Geral

Para efeitos estatísticos e análise da evolução da sinistralidade na actividade de comercialização e distribuição de produtos petrolíferos, as Associadas enviarão anualmente à APETRO a informação a que se refere o documento “SEGURANÇA RODOVIÁRIA – Estatística de Acidentes” (Modelo IV-1) e no qual serão compilados os dados relativos aos acidentes rodoviários reportáveis.

As Associadas da APETRO obterão dos seus Operadores de Transportes a informação necessária à compilação daqueles dados estatísticos.

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

Secção V- SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE

1. Objectivo

- 1.1 A existência de um “Sistema de Gestão da Qualidade” é considerada como condição base de aceitação de relacionamento como fornecedor de serviço entre os Operadores de Transporte (ver definição na Secção I nº 1.4) e às Associadas da APETRO.
- 1.2 Todas as Empresas de Transporte que prestam serviço às Empresas Associadas da APETRO deverão ter o seu Sistema de Gestão da Qualidade certificado no âmbito do Sistema Português de Qualidade e de acordo com as normas ISO/NP Série 9000 aplicáveis à data da certificação.
- 1.3 A obrigatoriedade de certificação do Sistema de Gestão da Qualidade dos Operadores de Transporte que não empresas com actividade principal de transportes será exigida de acordo com plano específico a definir.

2. Especificações

2.1 Comentários prévios

Os Operadores de Transporte, no processo de certificação são aconselhados a proceder como segue:

- tomando como guia os pontos 2.1 a 2.4 aqui definidos,
- dimensionando-se em recursos humanos/organização para o efeito,
- contratando apoio de consultadoria externa especializada na área de certificação,
- seguindo, onde aplicável e viável, uma estratégia de associação com congéneres por forma a ganhar escala operacional que facilite a gestão dos recursos disponíveis para a implementação deste e/ou outros requisitos.

2.2 Definição do Sistema de Gestão da Qualidade

- Está estabelecida a Política da Qualidade da Empresa.
- Estão definidos os indicadores para cada actividade crítica em matéria de Qualidade.

- Foi assegurada internamente a todos os níveis a difusão de “Os Princípios da Gestão da Qualidade” e foram os mesmos integrados na cultura vigente na empresa.
- Organização
 - Está explicitada a forma como a gestão da qualidade se articula com a organização funcional
 - a nível de topo,
 - a nível da gestão intermédia,
 - a nível operacional,
 - Existe um representante da Gestão/Direcção (Coordenador/Responsável da Qualidade), responsável pela Gestão do Sistema da Qualidade implementado e com capacidade de intervenção em todas as áreas sempre que se revele necessário, estando esta responsabilidade claramente atribuída.
- Está definido o sistema documental da Qualidade, bem assim como a sua integração com toda a documentação operacional.

2.3 Implementação do Sistema de Gestão da Qualidade

- Está estabelecido o Plano da Qualidade - Metodologia, meios de controlo e responsabilidades para todas as actividades críticas em matérias da Qualidade.
- As metodologias e meios de controlo incluídos no Planeamento da Qualidade estão implementados e satisfazem os requisitos das normas ISO Série 9000 aplicáveis, designadamente a sistematização de:
 - Controlo dos interfaces com os Fornecedores (de bens e de serviços),
 - Controlo dos interfaces com os Clientes,
 - Controlo dos processos internos
 - Pessoal - competências, formação, responsabilidades,
 - Equipamentos - manutenção, adequação, calibração,
 - Fornecimentos Clientes,
 - Acções correctivas/tratamento das reclamações,
 - Avaliação do grau de satisfação dos Clientes
 - Acções preventivas,
 - Auditorias internas da qualidade,
 - Bolsa de Auditores Internos ou contratação externa deste serviço,
 - Suporte documental de todas as actividades críticas - Manual da Qualidade, Procedimentos, Instruções de Trabalho,
 - Gestão e Controlo dos registos críticos e de toda a documentação relevante para a melhoria do Sistema de Gestão da Qualidade.
- Está estabelecido o Plano anual de melhoria, bem assim como os objectivos definidos para os indicadores da Qualidade escolhidos para cada actividade crítica, sendo os mesmos do conhecimento de todos os colaboradores da Empresa.

2.4 Auditorias Internas e Externas/Certificação

- São realizadas as Auditorias Internas da Qualidade de acordo com o Procedimento respectivo
- São realizadas Auditorias Externas por iniciativa
 - de Clientes
 - de Entidades oficialmente reconhecidas - Auditorias de Concessão, de Seguimento ou de Renovação
- Foram implementados os pedidos de acção correctiva resultantes das não conformidades encontradas durante as Auditorias
- A Certificação foi concedida.

2.5 Revisão do Sistema de Gestão da Qualidade (Evolução)

- Foram incorporados no Sistema da Qualidade (a nível documental e de implementação) todas as melhorias decididas na sequência de:
 - Reclamações,
 - Auditorias,
 - Outras não conformidades detectadas,
 - Revisão de objectivos (incluindo o reposicionamento competitivo).
- É possível evidenciar o funcionamento do “círculo de gestão” (PDCA/Roda de Deming) em todos os níveis da organização.
- O Sistema de Garantia da Qualidade é objecto de revisão em reuniões regulares da gestão de topo.
- Estas reuniões encontram-se devidamente documentadas.



REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

ANEXOS

NORMA DA VIDA ÚTIL DOS VEÍCULOS

	PROD. BRANCOS		GPL GRANEL		FUEL		ASFALTO		GPL EMBALADO	
	1 Turno	2 Turnos	1 Turno	2 Turnos	1 Turno	2 Turnos	1 Turno	2 Turnos	1 Turno	2 Turnos
TRACTOR	9		9		9		9		10	
RÍGIDO 32 TON		6	n/a	6	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
RÍGIDO 26 TON	9	7	9	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	10	n/a
RÍGIDO 19 TON	n/a	6	9	6	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
SEMI-REBOQUE	12	n/a	18	6	14	n/a	14	n/a	12	n/a
CISTERNA RIG. 32 TON	12(*)	9	n/a	12	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
CISTERNA RIG. 26 TON	12(*)	9(*)	18	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
CISTERNA RIG. 19 TON	n/a	9(*)	18	12	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
		n/a		12		n/a		n/a		n/a

NOTAS: n/a - não aplicável
 (*) - recomendável idades das cisternas iguais às dos rígidos

EXAMES MÉDICOS E ELEMENTOS AUXILIARES DE DIAGNÓSTICO **MÍNIMOS EXIGÍVEIS PARA A FUNÇÃO DE MOTORISTA (*)**

	Periodicidade						
	Admissão	Anual	Bienal	Quadrienal	Quinquenal	Após acidente	Após baixa por doença
Exame Médico	X	X				X	X
Rastreio Visual (1)	X	X				X	
Exame Oftalmológico (2)			X (3)		X		
Rastreio Auditivo (Audiograma)	X		X				
Análises ao Sangue (4)	X		X				
Electrocardiograma	X	X					
Prova de Esforço (para idades igual ou superior a 40 anos)	X		X				
Electroencefalograma (com prova de estimulação luminosa)	X				X	X	
Microrradiografia ou Rx ao Tórax	X			X			
Rx à Coluna					X		
Controlo de Álcool (análise aos sangue – função hepática)	X	X					
Controlo de Drogas (canabinóides, opiáceos, cocaína)	X	X					

Notas:

- (*) - Obrigatórios a partir de 1 de Julho de 2009. Até essa data são os exames recomendáveis, sendo obrigatórios os exames referidos na versão de Outubro/05 do manual Regras sobre Boas Práticas Comuns.
- (1) - No Rastreio Visual devem ser verificadas a acuidade visual / forias, o campo visual, a visão estereoscópica e a resistência a deslumbramento.
- (2) - Exame Oftalmológico com fundoscopia e tonometria (independentemente do Rastreio Visual).
- (3) - Para utilizadores de lentes de contactos.
- (4) - As Análises ao Sangue devem incluir:
- Hemograma;
 - VS;
 - Ureia;
 - Glicemia;
 - Ácido Úrico;
 - Creatinina;
 - Colesterol;
 - Triglicéridos;
 - LDL (facultativo);
 - HDL (facultativo);
 - TGO;
 - TGP;
 - GGT;
 - Hb A1 (glicosilada), se tiver antecedentes de Diabetes (facultativo);
 - PSA, se de sexo masculino com idades igual ou superior a 45 anos (facultativo);
 - Urina II.

FORMAÇÃO DE MOTORISTAS

PROGRAMA DE CURSOS DE CONDUÇÃO DEFENSIVA

(PARTE TEÓRICA)

1. Introdução

- 1.1. - Importância da atitude preventiva na condução
 - a) “Iceberg” dos Acidentes
 - b) Actos e condições perigosas
 - c) Acidentes, quase - acidentes e potenciais incidentes
- 1.2 - Atitude do condutor
 - a) São evitáveis os acidentes?
 - b) O acidente: acumulação de actos e condições perigosas
 - c) A atitude do condutor defensivo

2. A Condução Defensiva

- 2.1 - A recolha de informação: princípios de visão
- 2.2 - Processar a informação: antecipação
 - a) Análise e antecipação
 - b) Condições da via
 - c) Antecipação da travagem
 - d) A velocidade
 - e) As limitações dinâmicas de uma cisterna
- 2.3 - O espaço de segurança na condução
 - a) Distâncias de segurança em todas as direcções
 - b) Especiais cuidados aos impactos traseiros
 - c) Estratégias de fugas
- 2.4 - Domínio do veículo
 - a) Manobras: rotundas, entroncamentos e ultrapassagens
 - b) Estacionar sem risco
 - c) Em caso de avaria ou incidente

3. Evitar lesões (ergonomia)

- 3.1 - Subir e descer do camião com segurança
- 3.2 - Instalar-se no seu lugar de condução
- 3.3 - Segurança passiva nos veículos pesados

4. O Factor Humano

- 4.1 - Estado psíquico: pressas, agressividade e stress
- 4.2 - Estado Físico
 - a) Aspectos influentes: álcool, drogas e medicamentos
 - b) A fadiga, o cansaço e o sono
- 4.3 - A falta de atenção
 - a) telemóvel
 - b) "GPS"
 - c) "cruise control"

5. O Veículo

- 5.1 - Preparar para conduzir: a inspecção ao veículo
- 5.2 - Utilização do cinto de segurança

6. Conclusão e auto avaliação

- 1.6.1 - Auto avaliação dos conhecimentos
- 1.6.2 - Auto avaliação dos riscos

FORMAÇÃO DE MOTORISTAS

PROGRAMA DE CURSOS DE MANUSEAMENTO DE PRODUTOS

(TRANSPORTE E MANUSEAMENTO DE MERCADORIAS PERIGOSAS)

Programa:

- Legislação aplicável (RPE/ADR);
- Definição de matérias perigosas - classificação, características, propriedades e riscos principais;
- Triângulo de fogo (combustível, comburente e fonte de inflamação);
- Electricidade estática - seus perigos;
- Sinalização dos riscos - etiquetas de perigo/painéis laranja;
- Fichas de segurança;
- Procedimentos para carga, transporte e descarga de mercadorias perigosas;
- Procedimentos em situações de emergência;
- Treino prático de uso de extintores;
- Treino prático de utilização de kits de absorção de derrames.

QUESTIONÁRIO DA AUDITORIA

TRANSPORTADOR:

Data:

		Classificação (*)							
		5	4	3	2	1	0	na	Pond
1	<u>EMPRESA</u>								
1.1	Envolvimento da Gerência em Gestão de Segurança								
1.1.1	A Gerência da empresa demonstra ter: - pró actividade (promoção de eventos, equipamentos adicionais e inovação relacionados com Segurança)? - envolvimento nas reuniões com os Motoristas? - envolvimento noutras reuniões no âmbito da Segurança? - envolvimento nas Investigações de Acidentes?								3
1.2	Estrutura da Empresa								
1.2.1	A estrutura é adequada no que respeita a: - instalações em todas as regiões onde desenvolve actividades? - condições das instalações (escritório, estacionamento, vigilância)? - apoio aos Motoristas? - apoio aos veículos? - capacidade de resposta a variações de volumes que distribui?								3
1.3	Subcontratação								
1.3.1	A Empresa comunica aos Transportadores Subcontratados todas as exigências do ASRA e da própria Empresa, incluindo as Actividades de Segurança?								1
1.3.2	A Empresa verifica o desempenho dos Transportadores Subcontratados, na vertente da Gestão de Segurança?								5
1.3.3	São desenvolvidas acções correctivas a eventuais desvios detectados?								3
2	<u>MOTORISTAS</u>								
2.1	Registos de cada Motorista								
2.1.1	Nos registos de cada Motorista existem mapas agregando as informações relativas: - às várias acções de Formação que frequentou e respectivos resultados? - aos resultados dos Exames Médicos? - aos Exames Psicotécnicos realizados? - aos resultados das Acções de Controlo Aleatório de Alcoolémia? - aos resultados dos Acompanhamentos em Estrada? - aos resultados das Inspeções às Operações de Carga e de Descarga? - ao resumo dos Acidentes e Incidentes Rodoviários? - ao resumo de outras Ocorrências (contaminações, derrames e sobre enchimentos)? - ao registo de Multas? - aos resultados da Avaliação de Desempenho?								3
2.2	Admissão de Motoristas								
2.2.1	Na Admissão dos Motoristas: - é analisado o historial do Motorista? - são cumpridas as exigências do ASRA? - a entrada ao serviço só se verifica após o cumprimento de todas as exigências?								3
2.2.2	O Monitor/Motorista Sénior: - avalia o Candidato, através de Check List, às atitudes em estrada e aos procedimentos das operações de carga e descarga, utilizando critérios adequados? - define Recomendações/Acções Correctivas? - efectua Follow-up às Recomendações/Acções Correctivas?								3

		Classificação (*)							
		5	4	3	2	1	0	na	Pond
2.3	Formação dos Motoristas								
2.3.1	Existem registos comprovativos do cumprimento do Plano Anual dos Cursos de Condução Defensiva e de Manuseamento de Produtos e está em consonância com as normas do ASRA?								
2.3.2	Existem registos comprovativos do cumprimento Plano dos Cursos de Roll Over e está em consonância com as normas do ASRA?								3
2.3.3	Existem critérios de médias de aprovação?								1
2.4	Controlo Médico								
2.4.1	Existem registos comprovativos do cumprimento do Plano Anual e está em consonância com as normas do ASRA?								3
2.4.2	São indicados, explícita e correctamente, todos os exames realizados, sendo evidente que os "Aptos" são em função de todos os exames realizados?								3
2.5	Controlo Aleatório de Alcoolémia								
2.5.1	Existe Política de Álcool e procedimentos escritos em consonância com as normas do ASRA?								3
2.5.2	Existem registos comprovativos dos Testes indicando os resultados (incluindo local, hora e assinaturas dos intervenientes)?								5
2.6	Carga Horária dos Motoristas								
2.6.1	Existem registos dos desvios do número máximo de horas de trabalho, de condução, de pausas e de repouso, resultantes da verificação periódica aos registos dos tacógrafos?								5
2.6.2	São desenvolvidas: - acções correctivas a eventuais desvios detectados? - acções de sensibilização aos Motoristas e aos Gestores de Tráfego da legislação aplicável em vigor?								5
2.7	Política de Percursos								
2.7.1	Existe uma Política de Percursos adequada e são: - efectuados controlos eficazes ao cumprimento dessa política? - desenvolvidas acções correctivas a eventuais desvios detectados?								3
2.8	Acompanhamentos em Estrada								
2.8.1	São realizados, anualmente, Acompanhamentos em Estrada a cada um dos Motoristas?								3
2.8.2	O Monitor/Motorista Sénior: - avalia o Motorista utilizando critérios adequados? - regista os resultados em Check List apropriado? - quando aplicável, define Recomendações / Acções Correctivas? - efectua Follow-up às Recomendações/Acções Correctivas?								5
2.9	Inspecções às Operações de Carga e de Descarga								
2.9.1	São realizados, anualmente, Inspecções às Operações de Carga e de Descarga a cada um dos Motoristas?								3
2.9.2	O Monitor/Motorista Sénior: - avalia o Motorista utilizando critérios adequados? - regista os resultados em Check List apropriado? - quando aplicável, define Recomendações / Acções Correctivas? - efectua Follow-up às Recomendações/Acções Correctivas?								5
2.10	Anomalias e Potenciais Incidentes								
2.10.1	Existe a prática dos Motoristas registarem, em impresso, as Anomalias e os Potenciais Incidentes verificadas durante o transporte, nas operações de carga e nas de descarga?								5

		Classificação (*)							
		5	4	3	2	1	0	na	Pond
2.11	Avaliação do Desempenho dos Motoristas								
2.11.1	A Avaliação de Desempenho dos Motoristas: - é realizada anualmente? - tem procedimentos escritos e estão em consonância com o ASRA? - é discutida e, o documento individual, assinado pelo avaliador e pelo avaliado? - define objectivos individuais, reflectindo os referentes a objectivos de segurança? - sugere recomendações ou acções correctivas? - efectua os respectivos Follow-up?								3
2.12	Manual de Motorista								
2.12.1	Tem apresentação correspondente ao fim a que se destina?								1
2.12.2	Tem referido os aspectos mais importantes da Condução Defensiva, incluindo as normas da empresa relacionadas, nomeadamente, com a: - política de percursos? - política de álcool e de drogas? - utilização do telemóvel? - utilização do cinto de segurança?								1
2.12.3	Tem referidos os aspectos mais importantes do Manuseamento dos Produtos, incluindo as normas da empresa relacionadas, nomeadamente com: - a utilização do EPI? - a utilização de calços? - os procedimentos em caso de contaminação, de derrame e de sobreenchimento?								1
2.12.4	Tem procedimentos relativos à Segurança Pública, nomeadamente referentes a: - locais de estacionamento? - procedimentos de estacionamento?								1
2.12.5	Tem os Planos de Emergência Rodoviário e os procedimentos de emergência a observar pelos Motoristas nas Instalações Oficiais e/ou Estacionamento, com os Contactos de Emergência destacados?								1
2.13	Equipamento de Protecção Individual								
2.13.1	Existe um procedimento escrito que defina que tipo de EPI tem que ser utilizado e em que circunstâncias?								1
2.13.2	Existem registos: - da distribuição do EPI e da recolha do EPI fora de uso? - dos resultados das Inspeções Aleatórias ao EPI?								3
2.14	Telemóvel								
2.14.1	Existe norma escrita de utilização do Telemóvel em conformidade com o ASRA?								1
2.14.2	Existem acções: - de verificação dos cumprimentos dessa norma? - correctivas a eventuais desvios detectados? - de sensibilização aos Motoristas?								5
2.15	Cinto de Segurança								
2.15.1	Existe uma norma escrita que obrigue à utilização do Cinto de Segurança?								1
2.15.2	Existem acções: - de verificação dos cumprimentos dessa norma? - correctivas a eventuais desvios detectados? - de sensibilização aos Motoristas?								5

3	<u>VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS</u>	Classificação (*)							Pond
		5	4	3	2	1	0	na	
3.1	Veículos								
3.1.1	Existe um Plano Anual de Manutenção Preventiva: - que implique a utilização Check Lists apropriados, segundo instruções dos fabricantes de veículos e equipamentos ou segundo as “boas práticas”? - que, quando considerado necessário, segundo as “boas práticas” ou indicações dos fabricantes de veículos ou equipamentos, preveja a realização de inspecções complementares?								5
3.1.2	Existe um Plano de Inspeções aos Veículos: - com a periodicidade definida no ASRA? - com registos comprovativos do cumprimento do Plano? - utilizando o Check List Apetro e efectuadas por técnico com formação adequada para o efeito?								3
3.1.3	O Motorista efectua e regista a verificação diária ao veículo e está assegurada a rápida informação, das anomalias detectadas ao Responsável pela Manutenção?								5
3.1.4	Consoante o potencial de risco, o intervalo de tempo entre o momento em que se verifica uma anomalia e a reparação da mesma é considerado correcto?								3
3.1.5	São comparados os resultados das várias Inspeções aos Veículos com os resultados das verificações diárias aos Veículos, efectuadas pelos Motoristas?								5
3.2	Equipamentos								
3.2.1	São registadas todas as intervenções mecânicas, incluindo as relacionadas com a rede de G.P.L., com a indicação das datas e assinaturas dos intervenientes?								1
3.2.2	Para as Mangueiras, existem: - Plano para os testes de alongamento e de continuidade eléctrica? - procedimentos escritos, incluindo critérios de rejeição? - registos dos resultados e comprovativos do cumprimento do Plano?								5
3.2.3	Para a utilização e estado dos Pneumáticos: - existem instruções escritas em conformidade com as exigências do ASRA? - há evidências da verificação das exigências do ASRA?								5
3.2.4	Existem registos de verificação do estado e da validade dos componentes dos Kits de Absorção de Derrames?								1
4	<u>INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIAS</u>								
4.1	As Ocorrências, quando relacionadas com os Clientes, são lhes sempre e atempadamente comunicadas?								3
4.2	É feita uma correcta Investigação: - aos Acidentes Rodoviários que tenham causado danos pessoais e/ou significativos danos materiais e/ou com elevado potencial de risco? - às Contaminações, Derrames e Sobre Enchimentos que tenham causado significativos danos materiais e/ou com elevado potencial de risco? - às anomalias, em maior número e/ou com maior Potencial de Risco, detectadas durante as várias Inspeções Periódicas aos Veículos?								5
4.3	Os Relatórios de Investigação das Ocorrências: - indicam as Causas Básicas? - evidenciam a Análise de Risco, definindo o Risco Inicial e o Risco Final? - definem as Recomendações e/ou Acções Correctivas, e os correspondentes responsáveis e respectivos tempos de implementação? - são enviados aos Clientes em conformidade com o ASRA?								5
4.4	São efectuados os convenientes Follow-up das Recomendações e/ou Medidas Correctivas?								3

		Classificação (*)							
5	ACTIVIDADES DE SEGURANÇA	5	4	3	2	1	0	na	Pond
5.1	Indicadores e Objectivos de Segurança								
5.1.1	Existem Indicadores e Objectivos de Segurança adequados para: - os Acidentes Rodoviários? - as Contaminações, Derrames e Sobre Enchimentos? - as Anomalias detectadas?								1
5.1.2	São analisados e justificados os Níveis de Segurança atingidos versus Objectivos?								3
5.1.3	Todos os Indicadores de Segurança e os respectivos Objectivos da Empresa são comunicados a todos os funcionários?								1
5.2	Comissão de Segurança								
5.2.1	A constituição da Comissão de Segurança inclui representantes de todas as áreas da empresa, nomeadamente com número de motoristas que representam adequadamente os vários tipos de distribuição e de região?								1
5.2.2	A Comissão de Segurança reúne-se regularmente, com periodicidade, no mínimo, trimestral?								1
5.2.3	As Actas das Reuniões da Comissão de Segurança: - evidenciam que os temas, abordados nas reuniões, correspondem às expectativas dos objectivos da Comissão de Segurança, e, em particular, assuntos relacionados com a actividade na vertente operacional do dia a dia? - definem claramente as responsabilidades e os tempos de implementação das acções a desenvolver? - evidenciam a verificação das acções definidas em reuniões anteriores e reportadas individualmente em Acta? - definem as datas para a realização da reunião seguinte? - são expostas em lugares apropriados de modo a que todos os colaboradores da Empresa possam ter conhecimento do seu conteúdo?								3
5.3	Avaliação de Risco								
5.3.1	Existe uma abordagem sistemática e formalizada para a identificação de perigos, análise de riscos e seus controlos, aplicável aos domínios da segurança, incluindo, no mínimo: - a identificação de tarefas executadas pelo operador de transporte (ex: operações de carga e descarga de produto, condução rodoviária, actividades de manutenção de veículos e instalações)? - a identificação dos perigos associados com instalações, bens e equipamentos geridos pelo operador de transporte (ex: instalações administrativas e operacionais, sistemas mecânicos e eléctricos, equipamentos sob pressão, acessos e locais de trabalho, equipamentos de preparação para a emergência)? - as actividades de rotina, actividades pontuais e actividades não planeadas?								3
5.3.2	São utilizadas matrizes de risco adequadas à natureza das actividades realizadas e estabelecidos de forma criteriosa os diferentes níveis de risco e as acções de controlo que devem ser implementadas dependendo do risco existente?								3
5.3.3	Existe um plano de acções para controlo, com a indicação dos responsáveis e tempos, e redução do risco (incluindo cálculo do risco residual), sendo esse plano sujeito a um seguimento regular por parte da organização?								5
5.3.4	O processo de identificação de perigos e análise de riscos é regularmente sujeito a uma revisão de forma a assegurar a sua actualização bem como revisto obrigatoriamente após a ocorrência de uma dos seguintes eventos: - ocorrência de um acidente; - ocorrência de incidente com elevado potencial; - previamente a uma alteração das práticas, sistemas e equipamentos existentes?								1

		Classificação (*)							
		5	4	3	2	1	0	na	Pond
6	<u>PLANO DE EMERGÊNCIA RODOVIÁRIO (P.E.R.)</u>								
6.1	O P.E.R.: - tem a abrangência geográfica que contemple todas as regiões onde a empresa desenvolve as suas actividades e de modo equivalente? - tem a tipificação dos diferentes tipos de acidentes? - define as competências e procedimentos de todos os intervenientes, incluindo a Gerência, nomeadamente a Política de Comunicação aos Órgãos de Comunicação Social? - define os meios humanos e materiais considerados necessários? - define todos os canais de comunicação necessários? - define a interligação do P.E.R. da Empresa com os P.E. dos Clientes? - é revisto com periodicidade adequada e sempre que hajam alterações relevantes nas várias vertentes da actividade da empresa?								5
6.2	Há evidências da realização de Simulacros: - com a periodicidade adequada? - através de relatórios que evidenciam a avaliação dos mesmos e, sempre que aplicável, a definição de Acções Correctivas?								5
6.3	Após a activação do P.E.R., na sequência de uma Ocorrência, é analisado a eficiência do mesmo?								3
7	<u>PLANO DE EMERGÊNCIA DAS INSTALAÇÕES (P.E.I.)</u>								
7.1	O P.E.I.: - contempla todas as Instalações da Empresa e, se for o caso, de Instalações de terceiros por si alugadas? - tem a tipificação dos diferentes tipos de Acidentes? - define as competências e procedimentos de todos os intervenientes, incluindo a Gerência, nomeadamente a Política de Comunicação aos Órgãos de Comunicação Social? - define os meios humanos e materiais considerados necessários? - define todos os canais de comunicação necessários? - é revisto com periodicidade adequada e sempre que hajam alterações relevantes nas várias vertentes da actividade da empresa?								3
7.2	Há evidências da realização de Simulacros: - com a periodicidade adequada? - através de relatórios que evidenciam a avaliação dos mesmos e, sempre que aplicável, a definição de Acções Correctivas?								3

Nota: (*) - CLASSIFICAÇÃO

5 = Correcto

4 = Bom

3 = Suficiente

2 = Insuficiente

1 = Não Satisfatório

0 = Nulo

na = Não Aplicável

FICHA DE INSPECÇÃO A VIATURAS - AVALIAÇÃO DOS RISCOS

		RISCO	
1-CABINA (inclui o frontal)>	a) Para-Brisas	BAIXO	
	b) Espelhos Retrovisores	BAIXO	
	c) Cintos Segurança	ALTO	
	d) Aviso Sonoro Travão Mão	ALTO	
	e) Extintor(fixação e validade)	MÉDIO	
	f) Corta Corrente(funcionam.)	ALTO	
	g) Kit mãos livres telemóvel	ALTO	
	2-ILUMINAÇÃO (colocação, cor, eficiência visual e funcionamento)	a) Presença	ALTO
		b) Médios	ALTO
		c) Máximos	MÉDIO
d) Faróis de Nevoeiro		ALTO	
e) Piscas		ALTO	
f) Stop		ALTO	
g) 3º Farolim Travagem		MÉDIO	
h) Marcha Atrás		MÉDIO	
i) Farolins Nevoeiro		ALTO	
j) Iluminação Matrícula		BAIXO	
3-SINALIZAÇÃO (colocação, cor, estado e fixação)	l) Luzes Delimitador. Veículo	BAIXO	
	a) Faixas Reflect. Laterais	BAIXO	
	b) Faixa Reflect. Traseira	MÉDIO	
	c) Placa Ref."Veículo Longo"	MÉDIO	
	d) Placas Reflectoras	MÉDIO	
	e) Etiket.Perigo"Inflamável"	MÉDIO	
	f) Placas A.D.R. de Produto	MÉDIO	
	g) Triângul./Discos Reflector.	BAIXO	
	4-DEPÓSITO GASÓLEO 5- 5º RODA / PIVOT 6-PORTA MANGUEIRAS 7-CALÇOS ESTACIONAM. 8-PNEUS	a) Fugas	MÉDIO
		a) Folga	MÉDIO
a) Purgas(posição fechada)		ALTO	
a) Existência e Fixação		MÉDIO	
a) Características		ALTO	
b) Estado		ALTO	
9-EXTINTORES 12 Kg 10-TRAVAGEM 11-SISTEMA PNEUMÁTICO 12-CHASSIS		a) Fixação	MÉDIO
		b) Validade	ALTO
		a) Existência de A.B.S.	ALTO
		a) Fugas	ALTO
	a) Fracturas no Chassis	MÉDIO	
	b) Aperto Abraçadeir./Parafus.	MÉDIO	
	13-CORRIMÃO 14-TANQUE 15-SIST.TRANSFEGA EM CASO ACIDENTE 16-CABO CONT.ELECTR.	a) Existência	ALTO
		b) Funcionamento	ALTO
		c) Válvula Bloqueio Travões	ALTO
		a) Castelo acima Acessórios	MÉDIO
a) Existência		MÉDIO	
b) Correcto		MÉDIO	
a) Existência		ALTO	
b) Estado/Funcionamento		ALTO	
17-OUTROS 18-GPL GRANEL 19-VEÍCUL.EMBALAD.		a) Guarda-Lamas por Eixo	MÉDIO
		b) Palas Anti-Nuvem	ALTO
	c) Avisa.Sonor.Marcha-Atrás	ALTO	
	d) Kit Absorção Derrames	ALTO	
	e) Kit Lâmpadas	ALTO	
	a) Diagrama e Legenda	MÉDIO	
	b) Numeração Válvulas	MÉDIO	
	a) Estado das Travessas	ALTO	
	b) Estado das Bengalas	ALTO	
	c) Eficiência da Amarração	ALTO	
20-DOCUMENTAÇÃO	a) Manual Motorista	BAIXO	
	b) Ficha IPO sem deficiências	MÉDIO	
	c) Check List APETRO	BAIXO	

COMPONENTES DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

1. Liderança, Compromisso Demonstrável, Política de Segurança

- Política/Declaração de Princípios de Prevenção e Segurança
- A Empresa reconhece a Segurança como parte integral da Gestão do Negócio
- Há um gestor de topo que supervisiona este pelouro mas todos os níveis estão também envolvidos
- Política escrita e assimilada
- Política comunicada aos Empregados e a outras partes interessadas
- Política é invocada para decisões quotidianas

2. Organização, Recursos e Responsabilidades

- Orçamento anual e recursos para assegurar melhoria contínua de Segurança e de forma eficaz em custos/benefícios
- Coordenador de Segurança
- Definição da responsabilidade de Segurança em cada nível da organização até ao Motorista é reflectida na Política
- Coordenador da Qualidade
- Sistema de Gestão da Qualidade documentado e implementado
- Registos de Não-Conformidades
- Arquivo de Relatórios de Auditorias Internas/Externas
- Certificação do Sistema de Gestão da Qualidade por entidade acreditada no âmbito do Sistema Português de Qualidade

3. Normas, Legislação e Procedimentos (Documentação)

Pré-Qualificação - Contratos

- Contrato de Prestações de Serviços - Procedimentos
- Procedimentos sobre:
 - Movimentação de produtos
 - Transportes em geral

Veículos: Especificações Exigidas - Manutenção - Inspeção

- Alvará
- Condições de Estacionamento da Frota
- Legislação aplicável é conhecida e a conformidade com ela é objectivo prioritário
- Registos por Tractor/Cisterna (documentos, equipamento, manutenção, inspeção)
- Plano de Manutenção e Inspeção

Motoristas

- Registo por Motorista (condições admissão, documentação, inspecção médica, formação/cursos, incidentes/acidentes, inspecção ao comportamento em estrada, inspecção às operações de carga e descarga, níveis desempenho)

4. Formação em Prevenção e Segurança (Competências Necessárias)

Motoristas: Admissão - Formação - Controlo Médico

- Gestores e Supervisores - Sensibilização ao S.G.S.
- Motoristas (1ª linha)
 - Formação
 - Procedimentos
 - Condução Defensiva Proactiva
 - Condução Reactiva
- Formação sobre necessidade de aconselhamento e controlo médico
- Práticas de prevenção do sono na condução
- Práticas de prevenção de fadiga e de "stress" na condução
- Motoristas com monitor de acompanhamento
- Formação baseada nas melhores práticas nacionais/internacionais

5. Identificação de Perigos, Análise dos Riscos e seus Controlos

- Abordagem sistemática e formalizada à identificação de perigos, análise de riscos e controlos associados para os domínios da segurança, saúde e meio ambiente;
- Este processo deve incluir no mínimo os seguintes aspectos:
 - Identificação de tarefas críticas executadas pelo operador de transporte (ex: operações de carga e descarga de produto, condução rodoviária, actividades de manutenção de veículos e instalações, etc.);
 - Perigos associados com instalações, bens e equipamentos geridos pelo operador de transporte (ex: instalações administrativas e operacionais, sistemas mecânicos e eléctricos, equipamentos sob pressão, acessos e locais de trabalho, equipamentos associados com a preparação para a emergência, etc.);
- Utilização de matrizes de risco adequadas à natureza dos riscos presentes na actividade do operador de transporte, estabelecendo de forma criteriosa os diferentes níveis de risco e as acções de controlo que lhes estão associadas;
- Existência de um plano de acções por forma a implementar medidas de controlo e redução do risco;
- Follow-up das recomendações/medidas correctivas;
- Sistema de revisão do estudo existente da identificação de perigos e análise de riscos, na presença de qualquer uma das seguintes condições:
 - Ocorrência de um acidente;
 - Registo de um incidente de elevado potencial;

- Alterações a nível das instalações, equipamentos, postos de trabalho e práticas estabelecidas;
- Identificação contínua de áreas de prioridade de riscos potenciais segundo o critério Pior Consequência Credível (PCC);
- Sistema de Informação do operador de transportes à empresa contratante.

6. Plano de Actividades de Segurança com Controlo dos Objectivos (incl. Emergência)

Plano de Actividades de Segurança

- Objectivos de Segurança (ex: Zero-acidentes envolvendo terceiros/Zero-contaminações de produtos/Zero-derrames >1 litro)
- Objectivos comunicados ao pessoal

Plano de Emergência

- Capacidade de resposta a emergências/contingências
- Plano escrito - divulgado - testado
- Plano de Emergência define recursos, responsabilidades, procedimentos operacionais e de comunicação para diferentes cenários de acidentes

7. Reconhecimento de Mérito ou Insuficiente Desempenho (Auditorias)

Motoristas - Avaliação do Desempenho

- Critério de Avaliação definido em listagem de itens com ponderação

Operador de Transporte - Avaliação do Desempenho

- Desempenho (Nível de) da Empresa comunicado aos Empregados
- Auditorias Internas para verificar requisitos específicos
- Auditorias Externas pelos Clientes/Fornecedores

8. Revisões pela Gestão para Melhoria Contínua

- Revisões semestrais/anuais com o objectivo de testar o S.G.S. em função de:
- Resultados dos Auditos
- Nível de desempenho avaliado por Clientes/Fornecedores
- Factores relevantes internos/externos (Autoridades, Media)
- Desempenho global do negócio

MATRIZ DE AUTO AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

Componente do Sistema de Gestão	Inexistente	Incipiente	Razoável	Satisfatório	Completo
1 – Liderança, Compromisso Demonstrável por Declaração de Princípios de Prevenção e Segurança	Não existe liderança nem compromisso	Existe alguma liderança e compromisso com segurança mas não é perceptível na organização e não se traduz em declaração de princípios	Existe uma Política de Segurança escrita, foi assinada, mas não foi divulgada pelos empregados	Entregue 1 ex. da Política de Segurança a cada empresa contratada, afixada nos locais de trabalho	É frequentemente explicitada, a todos os níveis, em apoio de decisões com impacto na Segurança
2 – Organização de Prevenção e Segurança e Responsabilidades	Não existe qualquer definição de responsabilidade de segurança	Indicação verbal genérica sobre responsabilidades sem indicação explícita de recursos	Organigrama (incluindo comissões e subcomissões) recursos e responsabilidades parcialmente definidos	Organigrama, recursos e responsabilidades definidos, mas sem serem sistematicamente aplicados na prática	Em qualquer cenário/situação com impacto na Segurança é sempre claro para todas as partes envolvidas 'quem é responsável por quê'
3 - Normas e Procedimentos com Impacte em Prevenção e Segurança	Não existe qualquer conhecimento de procedimentos estabelecidos	Parcialmente conhecidos por operadores, mas não escritos	Programa em curso para cobertura completa das operações, dos produtos e da gestão de resíduos, Circulação de documento com critérios individuais	Cobertura completa, de acordo com critério local, está estruturada em todos os sectores a circulação de documentação	Cobertura completa com formato e funcionamento de acordo com critérios de Qualidade (empresa certificada)

MATRIZ DE AUTO AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

Componente do Sistema de Gestão	Inexistente	Incipiente	Razoável	Satisfatório	Completo
4 - Formação em Prevenção e Segurança	Não existe formação, nem mesmo na função	Formação pontual na função, de acordo com o critério do superior imediato	Treino de novos empregados e reciclagem dos existentes segundo programa superiormente aprovado	Definição das necessidades de formação como responsabilidade de linha (assegurar a necessária competência) extensiva a empreiteiros	Avaliação contínua dos resultados obtidos na formação e respectivo 'feedback'
5 - Análise de Riscos de Segurança e seus Controlos	Não existe análise nem sensibilidade para o assunto	Preocupação localizada apenas em aspectos relacionados com acidentes mais graves já sofridos	Preocupação com o conhecimento e hierarquização dos riscos mais elevados, típicos do ramo da actividade em causa	Abordagem estruturada (determinística à avaliação de risco, com identificação de ameaças, seus controlos e decisão sobre acções correctivas	Abordagem Quantificada/probabilística da avaliação de risco por cenários de potenciais incidentes com equacionamento das implicações nos negócios
6 - Plano de Actividades de Prevenção e Segurança com Controlo de Objectivos	Não existe qualquer ideia sobre um plano de actividades relacionadas com prevenção e segurança	Existe um esboço de plano, preparado pela chefia e comunicado aos colaboradores	Existe plano com algum detalhe, discutido por alto c/ alguns níveis de autoridade mas não abrange todas as actividades do negócio com impacte na Saúde Segurança e Ambiente	O plano tem grande detalhe de itens e respectiva calendarização, a sua discussão foi participada por todos os níveis e abrange todas as actividades	O plano integra-se com coerência no plano estratégico da companhia e é um documento permanente de trabalho para cada área de negócio

MATRIZ DE AUTO AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

Componente do Sistema de Gestão	Inexistente	Incipiente	Razoável	Satisfatório	Completo
7 – Reconhecimento de Mérito e de Insuficiente Desempenho em Prevenção e Segurança	Não existem sistemas, nem mesmo informais, de reconhecimento	Pontualmente com base na “impressão” (unilateral) da chefia aplicável	Discutidos previamente com os interessados/avaliados	Discutidos previamente com chefias homólogas para compatibilização de critérios de apreciação	Conforme critérios escritos, definidos e dados a conhecer a toda a Empresa
8 - Revisões da Gestão - Acções Correctivas para Melhoria Continua	Não existe qualquer revisão da gestão sobre prevenção, mesmo que haja acidentes	Pontualmente, decisões locais “pós-trauma de acidentes”, sem conhecimento do topo e com escassa base analítica	Decisões baseadas em análise regular do sistema de prevenção, mas sem critério definido para riscos aceitáveis/intoleráveis	Tomadas de decisão hierarquizadas com base no nível de risco dos acidentes (critério pré-definido de riscos aceitáveis/intoleráveis)	Tomadas de decisão com especial foco no grau de risco de cenários de incidentes (prioridade à prevenção) e nos critérios ALARP (as low as reasonably practicable) e ASSIB (and still stay in business)

ANÁLISE DE ACIDENTES

1. Acidente Rodoviário - Definição

São considerados Acidentes Rodoviários todos os acidentes que ocorram durante as operações de transporte, ie, carga, transporte e descarga, desde que envolvam, pelo menos, um veículo em movimento.

2. Acidentes - Análise/Medidas Correctivas

- Todos os incidentes, incluindo mesmo sem danos pessoais ou materiais (quase acidentes) deverão ser registados e participados descrevendo os actos ou condições perigosas verificadas que lhe estiveram na origem
- Desenvolver uma cultura de “não culpar, sim corrigir”
- Omissão de participações é falta grave, participação de erro é vista positivamente
- Todas as participações são analisadas com auscultação das partes envolvidas e obrigatoriamente tiradas conclusões e recomendações de acções correctivas /preventivas, ficando tudo registado com formato consultável (suporte informático)
- O critério de análise de Risco é o de “Pior Consequência Credível/PCC” e não o de “Consequência Verificada/CV”, i.e, considera que esta pode ser a última oportunidade de tomar uma decisão de gestão que previna a ocorrência do cenário PCC

3. Potenciais Incidentes - Análise/Medidas Preventivas

- Idem como anterior
- A participação de Potenciais Incidentes é factor de mérito no desempenho do motorista, mecânico e outro (programador, controlador)

4. Acidente Rodoviário Reportável

São obrigatoriamente comunicados pelo Operador de Transporte à Empresa Contratante/Fornecedora todos os Acidentes Rodoviários, independentemente de quem for considerado responsável, desde que se verifique, pelo menos, uma das seguintes situações:

1. Acidentes pessoais que envolvam tratamento médico;
2. Danos materiais, no próprio e/ou em Terceiros, iguais ou superiores a 2.500 (dois mil e quinhentos) Euros;

3. Derrame de produto ou perda de carga;
4. Intervenção de Equipas de Emergência das Empresas Petrolíferas, dos Transportadores ou suas Associadas;
5. Relatório das Autoridades Policiais;
6. Intervenção do SNPC e/ou Bombeiros;
7. Interrupção de vias rodoviárias ou ferroviárias;
8. Potencial de risco elevado, associado a pessoas, bens ou ambiente.

5. Componentes do Sistema de Gestão de Segurança

Follow-up das Recomendações/Medidas Correctivas

- Está estabelecida a periodicidade da verificação da implementação, com a perspectiva de que “o valor acrescentado (para a empresa) de uma recomendação só é realizado quando a recomendação é implementada”
- A verificação/follow-up de cada recomendação é feita por um responsável claramente definido na organização e o empregado que esteve na origem de uma dada recomendação é sempre informado da sua conclusão
- É feito e registado o custeio da correcção e é calculada - com o uso sistemático do Sistema de Gestão de Segurança - a redução de risco obtida, para calcular o rácio Custo/Benefício



REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS

MODELOS

FICHA DE INSPECÇÃO A VIATURAS

PB () FUEL () BET () GPL/g () GPL/e () QUIM ()

Transportador: _____
 Motorista: _____
 Matrículas: _____/_____

Data inspecção: ___/___/___
 Local: _____
 Kms: _____/_____

Inspecção: Início Serviço ()
 Periódica ()
 Efectuada por: _____

		RT	TRA	SRT	RE	SRE																							
1-CABINA (inclui frontal)>	a) Estado Geral						18-TANQUE (cont.)	c) Castelo Acima Acessórios						19-ESCADA	d) Piso Anti-Derrapant.Castelo						20-CORRIMÃO	a) Amovível							
	b) Vidros								b) Funcionamento								c) Válvula Bloqueio Travões								b) Funcionamento				
	c) Limpa Para-Brisas								a) Existência								a) Existência								a) Existência				
	d) Espelhos Retrovisores								b) Funcionamento								b) Abertura/Fecho								b) Estado				
	e) Fecho Portas								a) Existência								a) Existência								a) Fugas				
	f) Aviso Sonoro Travão Mão								b) Abertura/Fecho								b) Estado								b) Fugação à Gola				
	g) Fixação Bancos								a) Existência								c) Válvula de Emergência								c) Tampas				
	h) Cintos Segurança								b) Funcionamento								a) Existência Equipamento								a) Existência				
	i) Kit Mãos Livres Telemóvel								b) Fugas								b) Fugas								b) Existência				
	j) Corte Corrente								c) Válvula de Emergência								a) Existência								a) Existência				
	l) Extintor(fixação e validade)								a) Existência								b) Funcionamento								b) Funcionamento				
	m) Triângulo Pré-Sinalização								b) Existência								a) Existência								a) Existência				
	n) Telefones Emergência								a) Existência								b) Existência								b) Existência				
	2-TACÓGRAFO	a) Funcionamento								a) Existência							a) Existência								a) Existência				
	3-LIMITADOR VELOCIDADE	b) Aprovação A.D.R.								b) Existência							b) Existência								b) Existência				
4-DIRECÇÃO	a) Funcionamento							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
5-ILUMINAÇÃO (colocação, cor, eficiência visual e funcionamento)	a) Presença							b) Existência						a) Existência							a) Existência								
	b) Médios							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	c) Máximos							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	d) Faróis de Nevoeiro							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	e) Piscas							b) Existência						a) Existência							b) Existência								
	f) Stop							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	g) 3º Farolim Travagem							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	h) Marcha Atrás							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	i) Farolins Nevoeiro							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	j) Iluminação Matrícula							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
6-CHASSIS	l) Luzes Delimitadoras Veículo							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
7-SUSPENSÃO	a) Estado Geral Conservação							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
8-DEPÓSITO GASÓLEO	a) Estado Geral Conservação							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	b) Estado Foles (se aplicável)							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
9-ESCAPE	a) Fixação Depósito							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
10-PNEUS	b) Fugas							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	a) Montagem Correcta							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	a) Características							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	b) Estado							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	c) Montagem							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
11-TRAVAGEM	a) Existência de A.B.S.							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	b) Funcionamento Luz A.B.S.							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	c) Estado de Conservação de Tubag. e Depósitos(fugas)							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	d) Eficiência							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	e) Equilíbrio							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
12-EXTINTORES 12 Kg	a) Fixação							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	b) Validade							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
13-CALÇOS DE ESTACION.	a) Existência							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	b) Fixação							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
14-PARA-CHOQUES	a) Estado							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
15-SINALIZAÇÃO (colocação, cor, estado e fixação)	a) Placa Ref."Veículo Longo"							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	b) Placas Reflectoras							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	c) Etiket.Perigo "Inflamável"							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	d) Placas A.D.R. de Produto							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	e) Triângul./Discos Reflector.							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
16-SISTEMA PNEUMÁTICO	a) Fugas							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
17-INSTALAÇ. ELÉCTRICA	a) Estado							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	b) Protegida, segundo A.D.R.							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
	c) Interruptor Geral A.D.R.							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	d) Resguardo de Baterias							b) Existência						b) Existência							b) Existência								
18-TANQUE	a) Fracturas							a) Existência						a) Existência							a) Existência								
	b) Fugas							b) Existência						b) Existência							b) Existência								

RT - Rígido com Tanque
 TRA - Tractor
 SRT - Semi-Reboque Cisterna
 RE - Rígido de Embalados
 SRE - Semi-Reboque de Embalados

INSPECÇÃO:
 (V) - Em Condições
 (X) - A Reparar
 (+) - Ver Observações em Anexo

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DE MOTORISTAS

MOTORISTA:	TRANSPORTADOR:
------------	----------------

Avaliação Média Global Final	
-------------------------------------	--

<p>De acordo com os factores que podem caracterizar a qualidade do serviço do Motorista em avaliação, atribuir a respectiva classificação através da colocação de um X no quadrado que exprime o nível de valoração encontrado.</p> <p>As normas para a obtenção da Avaliação Média Global Final estão definidas na folha de “Definições e Procedimentos Auxiliares”, em anexo.</p>	<p>4 – Muito Bom 3 – Bom 2 – Médio 1 – Fraco 0 – Mau</p>
---	--

1 - Avaliação de Competências	4 3 2 1 0	mp	30%
Conhecimentos Técnicos			
Colaboração e entreaajuda/Flexibilidade			
Procura de padrões elevados de trabalho			
Espírito de iniciativa e inovação			
Avaliação média parcial			

2 - Desempenho da Função - Objectivos	4 3 2 1 0	mp	50%
Ausência de contaminações			
Ausência de derrames			
Ausência de sobre-enchimentos			
Ausência de erros administrativos			
Ausência de infracções a normas e procedimentos			
Avaliação média parcial			

3 - Desempenho da Função - Gestão de riscos	4 3 2 1 0	m p	20%
Identificação de riscos potenciais			
Avaliação média parcial			

AVALIAÇÃO TOTAL	
------------------------	--

4 - Comentário: Tendo em conta a apreciação global efectuada, indique os aspectos em que entende ser necessário melhorar o desempenho e descreva como podem ser alcançados esses melhoramentos.

Esta avaliação foi discutida com o Motorista em ____/____/____

O Motorista _____

O Supervisor _____

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DE MOTORISTAS

Definições

1. - Avaliação de Competências

O Transportador procede à avaliação de desempenho do Motorista tendo como base a qualidade, a precisão, a perfeição e a oportunidade evidenciadas em cada um dos itens que constituem este capítulo.

A *Avaliação média parcial* deve reflectir um valor calculado com base no estipulado no nº. 2 dos Procedimentos Auxiliares.

2. - Desempenho da Função - Objectivos

O Transportador procede a esta avaliação em função dos Objectivos estabelecidos anualmente para cada um dos itens que constituem este capítulo, bem como das inspecções efectuadas regularmente “no campo” para controlo da prestação do Motorista.

3. - Desempenho da Função - Gestão de Riscos

Neste capítulo o Transportador procede à Avaliação em função da forma como o Motorista “respondeu” à solicitação definida nestes itens.

Procedimentos Auxiliares

1 - Cada um dos conjuntos de 3 itens em avaliação concorre para a “Avaliação Total” nas seguintes percentagens:

- 1 - Avaliação de Competências, 30%
- 2 - Desempenho da Função - Objectivos, 50%
- 3 - Desempenho da Função - Gestão de Riscos, 20%

2 - Na avaliação do Desempenho da Função – Objectivos e Gestão de Riscos, a Empresa Transportadora deverá ter em conta a sua própria informação assim como a informação da Empresa Contratante, que deverá solicitar para o efeito.

Grelha de Avaliação						
Frequência – número de vezes	0	1a	2a	3a	4a	5a
Contaminação sem ocultação de factos	4	2	0	(a)	(b)	-
Sobre-enchimentos / Derrames	4	3	1	0	(a)	(b)
Erros administrativos	4	3	2	1	0	0
Infracções a normas e procedimentos	4	3	2	1	(a)	(b)
Identificação de riscos potenciais	0	1	2	3	4	4

- (a) - 1 semana de suspensão
- (b) - afastamento

CONDUÇÃO DEFENSIVA - ACOMPANHAMENTO DE MOTORISTA EM ESTRADA

Transportador				Motorista
Matrícula viatura				Produto(s)
Local início				Local final
Hora início				Hora final
Quilómetros percorridos				Data
Principais vias percorridas				
Principais localidades atravessadas				
Condições e tipos das vias				
Condições climatéricas e de luminosidade				
Condições de tráfego				
INICIO DA OPERAÇÃO	N/A	OK	M (*)	Comentários (**)
1. Inspecciona o Veículo				
2. Liga o Corte Corrente				
3. Retira os Calços				
4. Utiliza os três pontos de apoio ao subir e descer do veículo				
5. Coloca o Cinto de Segurança antes de iniciar a marcha				
6. Verifica os travões antes de iniciar a marcha				
7. Verifica a regulação dos espelhos retrovisores				
8. Arranca com suavidade				
9. Acelera progressivamente				
10. A velocidade é adaptada à situação				
11. Aproxima-se cautelosamente da entrada ou saída das Instalações e espera a sua vez				
12. Obedece aos sinais e permite a passagem dos outros				
13. Efectua as manobras com segurança				
ESTRADA	N/A	OK	M (*)	Comentários (**)
14. Usa o Cinto de Segurança (X 3)				
15. Utiliza as rotas recomendadas				
16. Cumpre os limites de velocidade (X 3)				
17. Ajusta a velocidade ao tráfego, condições climatéricas, etc.				
18. Altera suavemente a velocidade				
19. Cumpre a sinalização rodoviária/regras de trânsito (X 3)				
20. Antecipa-se aos sinais de trânsito				
21. Utiliza correctamente as luzes e a buzina				
22. Utiliza antecipadamente os pisca				
23. Utiliza regularmente os espelhos retrovisores				
24. Não utiliza prolongadamente o telemóvel/rádio de comunicação (X 3)				
25. Aplica a regra dos 3 segundos como distância de segurança (X 3)				
26. Prevê uma escapatória				
27. Preserva o espaço lateral				
28. Controla o espaço posterior				
29. Permite / facilita as ultrapassagens				
30. Ultrapassa correctamente (X 3)				
31. Reduz a velocidade para metade do limite de velocidade sinalizado à entrada de rotundas e saídas de auto estradas (X 3)				
32. Trava suavemente				
33. Utiliza os intermitentes quando necessário				
34. Reinicia a marcha correctamente				
35. Domínio da viatura				
36. Segurança nas manobras				
37. Regularidade de andamento				
38. Utiliza os três pontos de apoio ao subir e descer do veículo				
TOTAL				% ITENS CORRECTOS (***)

NOTAS: (*) - M = Melhorável

(**) - Pormenorizar. Ex.: em rotunda, ao km x da estrada y, et

(***) - Total OK / (Total OK + Total Melhorável) x 10

(X 3) - Factor de Ponderação para o cálculo da % de Itens Correctos

Monitor

Motorista

INSPECÇÃO EM PERCURSO

Transportador	Motorista
Matrícula viatura	Produto(s)
Local início	Local final
Hora início	Hora final
Quilómetros percorridos	Data
Principais vias percorridas	
Principais localidades atravessadas	
Condições e tipos das vias	
Condições climatéricas e de luminosidade	
Condições de tráfego	

	N/A	OK	M (*)	Comentários (**)
1. Usa o Cinto de Segurança(X 3)				
2. Utiliza as rotas recomendada:				
3. Cumpre os limites de velocidade(X 3)				
4. Ajusta a velocidade ao tráfego, condições climatéricas, etc.				
5. Altera suavemente a velocidade				
6. Cumpre a sinalização rodoviária/regras de trânsito (X 3)				
7. Antecipa-se aos sinais de trânsito				
8. Utiliza correctamente as luzes e a buzina				
9. Utiliza antecipadamente os pisca:				
10. Utiliza regularmente os espelhos retrovisores				
11. Não utiliza prolongadamente o telemóvel/rádio de comunicação (X 3)				
12. Aplica a regra dos 3 segundos como distância de segurança (X 3)				
13. Prevê uma escapatória:				
14. Preserva o espaço lateral				
15. Controla o espaço posterior				
16. Permite / facilita as ultrapassagens:				
17. Ultrapassa correctamente(X 3)				
18. Reduz a velocidade para metade do limite de velocidade sinalizado à entrada de rotundas e saídas de auto estradas(X 3)				
19. Trava suavemente				
20. Utiliza os intermitentes quando necessário				
21. Reinicia a marcha correctamente				
22. Domínio da viatura:				
23. Segurança nas manobras:				
24. Regularidade de andamento				
25. Utiliza os três pontos de apoio ao subir e descer do veículo				
TOTAL				% ITENS CORRECTOS (***)

NOTAS: (*) - M = Melhorável

(**) - Pormenorizar. Ex.: em rotunda, ao km x da estrada y, etc.

(***) - Total OK / (Total OK + Total Melhorável) x 100

(X 3) - Factor de Ponderação para o cálculo da % de Itens Correctos

Monitor

SEGURANÇA RODOVIÁRIA - ESTATÍSTICA DE ACIDENTES

Entidade _____

Ano _____

Semestre 1 2

Combustíveis Asfaltos Químicos e Lubrificantes	Km x 1000	
	Nº Acidentes	
	Feridos Próprios	
	Feridos Terceiros	
	Mortes Próprios	
	Mortes Terceiros	

LPG Granel	Km x 1000	
	Nº Acidentes	
	Feridos Próprios	
	Feridos Terceiros	
	Mortes Próprios	
	Mortes Terceiros	

LPG Embalados	Km x 1000	
	Nº Acidentes	
	Feridos Próprios	
	Feridos Terceiros	
	Mortes Próprios	
	Mortes Terceiros	

LPG Total	Km x 1000	
	Nº Acidentes	
	Feridos Próprios	
	Feridos Terceiros	
	Mortes Próprios	
	Mortes Terceiros	

TOTAL	Km x 1000	
	Nº Acidentes	
	Feridos Próprios	
	Feridos Terceiros	
	Mortes Próprios	
	Mortes Terceiros	

CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA

IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA

Nome da Empresa
Morada Escritórios:

CONTACTOS

Nome:	Cargo:	Telef.:
Nome:	Cargo:	Telef.:
Nome:	Cargo: Conselheiro de Segurança	Telef.:
Nome:	Cargo: Coordenador de Segurança	Telef.:
Nome:	Cargo: Respons. Sistema Qualidade	Telef.:

DIMENSÃO DA EMPRESA

Início actividade:	Volume negócios:	
Nº empregados (sem motoristas):	Nº motoristas (com e sem ADR):	
Principais clientes:		
Outros tipos transporte:		
Distribuição regional: SIM/NÃO	Distribuição nacional: SIM/NÃO	Distrib. internacional: SIM/NÃO

DIMENSÃO DA FROTA

Frota própria	P.Branco	Fuel	Asfalto	LPG -G	LPG- E	Lubs	Químicos	Outros
Anos experiência								
Nº tractores								
Nº semi-reboques								
Nº rígidos								
Nº motoristas								

INSTALAÇÕES DA EMPRESA

Morada:				
Escritório:SIM/NÃO	Oficina:SIM/NÃO	Parque:SIM/NÃO	Nº empregados:	Nº motoristas:

Morada:				
Escritório:SIM/NÃO	Oficina:SIM/NÃO	Parque:SIM/NÃO	Nº empregados:	Nº motoristas:

Morada:				
Escritório:SIM/NÃO	Oficina:SIM/NÃO	Parque:SIM/NÃO	Nº empregados:	Nº motoristas:

EMPRESAS SUBCONTRATADAS

Nome da empresa:							
Início contrato:		Certificação:			Validade:		
Frota contratada	P.Branco	Fuel	Asfalto	LPG -G	LPG- E	Lubs	Químicos
Anos experiência							
Nº tractores							
Nº semi-reboques							
Nº rígidos							
Nº motoristas							

Nome da empresa:							
Início contrato:		Certificação:			Validade:		
Frota contratada	P.Branco	Fuel	Asfalto	LPG -G	LPG- E	Lubs	Químicos
Anos experiência							
Nº tractores							
Nº semi-reboques							
Nº rígidos							
Nº motoristas							

Nome da empresa:							
Início contrato:		Certificação:			Validade:		
Frota contratada	P.Branco	Fuel	Asfalto	LPG -G	LPG- E	Lubs	Químicos
Anos experiência							
Nº tractores							
Nº semi-reboques							
Nº rígidos							
Nº motoristas							

CERTIFICAÇÕES DA EMPRESA

Norma:	Ent. Certificadora:	Validade:	1ª certificação:
Norma:	Ent. Certificadora:	Validade:	1ª certificação:
Norma:	Ent. Certificadora:	Validade:	1ª certificação:

OBSERVAÇÕES (caracterizar se em ACE ou Consórcio)

--

Data:



Nº. de Registo: _____/_____/_____
Recepção _____/_____/_____
Validade _____/_____/_____
A preencher pela APETRO

CONDUÇÃO DEFENSIVA REGISTO DE ENTIDADE FORMADORA DE FORMADORES DE MOTORISTAS DE VEÍCULOS PESADOS

1. IDENTIFICAÇÃO

NOME:

SEDE:

COMUNICAÇÕES:

Telefone

“Website”

Fax

E-mail

REGISTOS LEGAIS

Independente ou
Empresário indiv.

Associação sindical,
patronal ou outra

Sociedade

Capital Social

k.EURO

N I F

Nº. Registo Comercial

Acreditação INOFOR

Válido até

Certificação ISO 9000

Válido até

Nome e cargo dos principais responsáveis

Nome:

Cargo

Título

Nome:

Cargo

Título

Principal responsável pela formação de Formadores de Motoristas

Nome:

Cargo

Título

Contacto: Telefone:

Fax :

E-mail :

2. CARACTERIZAÇÃO DAS ACTIVIDADES DE FORMAÇÃO

PRINCIPAIS ACTIVIDADE DE FORMAÇÃO

(Descrever de forma sucinta as diferentes áreas de formação e tipificar cursos ministrados)

QUANTIFICAÇÃO DAS ACÇÕES DE FORMAÇÃO DE FORMADORES DE MOTORISTAS NO ÚLTIMO ANO CIVIL

Ano:

Curso
(designação)

Número de
Formandos

Horas de formação
(nº.médio/curso)

PRINCIPAIS CLIENTES A QUEM FOI PRESTADA FORMAÇÃO

3. ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURA DE FORMAÇÃO

INSTALAÇÕES

Localização:

Descrição das instalações:

(Descrever sumariamente as instalações (salas de aula: suas áreas e capacidade, locais de exercícios práticos no exterior, serviços de apoio: salas de estudo, repouso e recreação, etc.)

EQUIPAMENTO DIDÁTICO

(Descrever sucinta e quantitativamente o equipamento didático das salas de aula e de formação prática (videos, retroprojectores, equipamento de combate a incêndio, bem como material didático de apoio: bibliotecas, textos e manuais de curso, etc.)

QUADRO DE MONITORES

(Juntar CV sucinto em uma folha A4 por cada monitor)

	Nome	Formação Académica	Certificado IEFP
1.			Número: Validade:
2.			Número: Validade:
3.			Número: Validade
4.			Número: Validade
5.			Número: Validade
6.			Número: Validade

Declaramos :

- a) que as informações prestadas são objectivas e correspondem ao perfil da nossa organização como entidade formadora e que procederemos à sua reformulação sempre que se verificarem alterações significativas;
- b) que autorizamos a APETRO a ceder esta informação à suas Associadas e estas aos seus operadores de transportes;
- c) que autorizamos a realização de auditorias por quem a APETRO julgar conveniente para verificar da objectividade das informações prestadas bem como para verificar as condições de realização dos cursos.

Data:

O Responsável pela Entidade Formadora

Nome:

Cargo:

Anexos: