



REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
PRODUTOS PETROLÍFEROS

março 2018



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.

março 2018

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	5
SECÇÃO I – VEÍCULOS	6
1 Aplicação e Definições.....	6
2 Âmbito.....	6
2.1 Produtos.....	6
2.2 Veículos	6
3 Fichas de inspeção de viaturas. Admissão à carga.....	7
4 Especificações.....	7
4.1 Padrões de construção / equipamentos	7
4.1.1 Motores EURO4, EURO5 e EURO6	7
4.1.2 Vida útil dos veículos.....	7
4.1.3 ABS	7
4.1.4 Sistema anti-capotamento (Anti Roll Over)	8
4.1.5 Predominância nos veículos articulados	8
4.1.6 Inspeções Iniciais a Reboques e Semi-Reboques	8
4.1.7 Deficiências em ITV's.....	8
4.1.8 Compartimentação de Cisternas.....	8
4.1.9 Castelos/Caixas protetoras.....	8
4.1.10 Válvulas de Respiro de Emergência	9
4.1.11 Válvulas de Pressão e Vácuo	9
4.1.12 Golas / Portas de Visitas.....	9
4.1.13 Válvulas de Segurança de GPL e de GNL	9
4.1.14 Guarda-lamas de Veículos ▼.....	10
4.1.15 Material de Guarda-lamas e de Porta Mangueiras ▼	10
4.1.16 Palas Anti-Nuvem	10
4.1.17 Pneus Recauchutados – Granel e Embalados	10
4.1.18 Profundidade do Piso dos Pneumáticos ▼.....	10
4.1.19 Extintores	11
4.1.20 Kit de absorção de Derrames ▼	11
4.1.21 Avisador sonoro marcha atrás	11
4.1.22 Luz de travagem suplementar.....	12
4.1.23 Faixas refletoras suplementares	12

4.1.24	Avisador de falta de acionamento do travão de mão	12
4.1.25	Sistema de bloqueio dos veículos cisternas com as mangueiras ligadas	12
4.1.26	Sistema de segurança de fecho das válvulas de fundo das cisternas	12
4.1.27	Corrimão Anti-Queda	13
4.1.28	Espelhos Auxiliares	13
4.1.29	Sistema de Trasfega em caso de Acidente	13
4.1.30	Caixas de Carga de Embalados de GPL.....	15
4.1.31	Números de Telefones de Emergência	15
4.1.32	Manómetros.....	16
4.2	Padrões de Manutenção	16
4.2.1	Plano Integrado de Manutenção da Frota de Veículos ▼	16
4.2.2	Manuais de Manutenção	16
4.3	Verificação de Condição / Inspeção Diária.....	16
4.4	Verificação de Condição / Inspeção Periódica	16
4.5	Follow-up às Inspeções Surpresa aos Veículos	17
4.6	Normas de Utilização	18
4.6.1	De Cinto de Segurança	18
4.6.2	De Objetos Soltos nas Cabinas	18
4.6.3	De Calços	18
4.6.4	De Telemóveis	19
4.6.5	Do Sistema de Cruise Control.....	20
4.6.6	Do Cabo de Continuidade Elétrica	20
4.6.7	Da aceitação do veículo pelo Motorista.....	21
4.6.8	De Pneumáticos.....	21
4.6.9	De Contentores de Embalados de GPL.....	24
SECÇÃO II – MOTORISTAS		25
1	Preâmbulo	25
2	Âmbito.....	25
3	Vigilância dos veículos.....	25
4	Admissão, formação e controlos médico e psicológico	25
5	Desempenho dos Motoristas	26
5.1	Avaliação anual	26
5.2	Inspeções ▼	26
5.3	Recusa de prestação de atividade.....	26

5.3.1	Contaminação com ocultação de factos	26
5.3.2	Derrame com ocultação de factos	26
5.3.3	Acidentes.....	26
6	Condições para desempenho.....	27
6.1	Condições de admissão ▼	27
6.2	Formação.....	27
6.2.1	Conteúdos e metodologia	27
6.2.2	Entidades Formadoras	30
6.3	Controlo Médico	31
6.4	Controlo Psicológico.....	31
6.5	Controlo de Alcoolemia ▼.....	31
6.6	Carga Horária dos Motoristas	31
6.7	Política de percursos	32
6.8	Manual do Motorista	32
6.9	Proibição de Fumar nas Cabinas dos Veículos	33
SECÇÃO III – AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE		34
1	Objetivo	34
2	Definição do Modelo de Avaliação.....	34
3	Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	35
3.1	Marcação da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	35
3.2	Preparação da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	35
3.3	Realização da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	35
4	Avaliação ao Cumprimento da Implementação das Recomendações da Auditoria Anterior ao Sistema de Gestão de Segurança	36
5	Questionário - Associadas Apetro	37
6	Avaliação dos Resultados das Inspeções Surpresa aos Veículos.....	37
7	Avaliação do Operador de Transporte	38
SECÇÃO IV – SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA.....		39
1	Objetivo	39
2	Âmbito.....	39
3	Estrutura Básica do Sistema	39
4	Informação, Análise e Estatística de Acidentes.....	40
4.1	Acidente Rodoviário - Definição.....	40
4.2	Informação Específica – Acidente Rodoviário.....	40

4.3	Acidente Rodoviário Reportável	41
4.4	Acidente Rodoviário Divulgável – Informação Geral	41
SECÇÃO V – SISTEMAS DE GESTÃO		42
1	Sistema de Gestão da Qualidade	42
2	Sistema de Avaliação dos Operadores de Transporte – ASRA	42
3	Outros Sistemas de Gestão	42

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 – Exame de Psicologia do Tráfego para Avaliação Inicial e Longitudinal de Fatores de Risco para Motoristas no Transporte de Matérias Perigosas

Anexo II.3 – Exame de Psicologia do Tráfego para Rastreamento de Fatores de Risco Após Acidente de Motorista no Transporte de Matérias Perigosas

Anexo II.4 – Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Condução Defensiva

Anexo II.5 – Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Manuseamento de Produtos

Anexo III.1 – Questionário – Auditoria APETRO – ASRA

Anexo III.2 – Ficha de Inspeção a Viaturas – Avaliação de Riscos

Anexo IV.1 – Componentes de Sistema de Gestão de Segurança

Anexo IV.2 – Matriz de Autoavaliação do Sistema de Gestão de Segurança

MODELOS

Modelo I.1 – Ficha de Inspeção de Viatura

Modelo II.1 – Avaliação de desempenho de Motoristas

Modelo II.2 – Condução Defensiva – Acompanhamento de Motoristas em Estrada

Modelo II.3 – Inspeção em Curso

Modelo III.1 – Registo de Entidade Formadora de Motoristas de Veículos Pesados

Modelo IV.1 – Estatística de Acidentes

Modelo V.1 – Caracterização da Empresa

INTRODUÇÃO

Esta edição do manual tem, em relação à de setembro de 2015, as seguintes novas regras:

- Secção I – VEÍCULOS:
 - 4.1.5 Predominância nos veículos articulados
 - 4.1.29.4 Veículos de Transporte de GPL e GNL – 2
- Secção II – MOTORISTAS:
 - 5.3.3 Acidentes: b)
 - 6.4 Controlo Psicológico
- Secção V – SISTEMAS DE GESTÃO:
 - 3.1 É recomendado que todas as Empresas de Transporte que prestam serviço às Associadas da APETRO estejam certificadas segundo
- Anexo II.2 Exame de Psicologia do Tráfego para Avaliação Inicial e Longitudinal de Fatores de Risco para Motoristas no Transporte de Matérias Perigosas
- Anexo II.3 Exame de Psicologia do Tráfego para Rastreamento de Fatores de Risco Após Acidente de Motoristas no Transporte de Matérias Perigosas

Foram alteradas as seguintes regras:

- Secção I – VEÍCULOS:
 - 4.1.1 Motores EURO4, EURO5 e EURO6
 - 4.1.8 Compartimentação de Cisternas
 - 4.1.25 Sistema de bloqueio dos veículos cisternas com as mangueiras ligadas
 - 4.1.29.4 Veículos de Transporte de GPL e GNL – 1
 - 4.6.3 De Calços
 - 4.6.4.1 Na Condução: a) e b)
 - 4.6.6 Do Cabo de Continuidade Elétrica
- Secção II – MOTORISTAS:
 - 4 Admissão, formação e controlos médico e psicológico: 4.2.
 - 6.1 Condições de admissão
 - 6.2.1.2 Em Condução em situações de emergência
 - 6.2.1.3.2 Periodicidade
- Anexo I.1 Norma da Vida Útil dos Veículos
- Anexo III.2 Ficha de Inspeção a Viaturas – Avaliação de Risco

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, diretamente 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 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 efetiva 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 diretos são igualmente obrigatórias para as Empresas de Transporte subcontratadas 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. Inclui-se também neste âmbito o produto de classe 2 gás liquefeito refrigerado (GNL).

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. São abrangidos também todos os veículos afetos ao transporte de GNL.

3 Fichas de inspeção de viaturas. Admissão à carga

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.

Nesta ficha deverá ficar claramente identificada o nome e a função do responsável pela respetiva inspeção, sendo que a definição das competências necessárias para a realização destas inspeções são da responsabilidade dos Operadores de Transporte.

4 Especificações

4.1 Padrões de construção / equipamentos

4.1.1 Motores EURO4, EURO5 e EURO6

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

- 1 de abril de 2006, deverão obrigatoriamente estar equipadas com motores EURO4
- 1 de outubro de 2009, deverão obrigatoriamente estar equipadas com motores EURO5;
- 1 de outubro de 2014, deverão obrigatoriamente estar equipados com motores EURO6;

conformes à legislação comunitária aplicável.

4.1.2 Vida útil dos veículos

Os veículos utilizados no transporte de produtos petrolíferos, não poderão ter idade superior ou quilometragem superior às indicadas no quadro constante do Anexo I.1, entendendo-se que a contagem 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 (trator e semi-reboque) com o sistema anti-capotamento (anti roll over).
 Todos os veículos rígidos, com a 1ª matrícula após janeiro de 2014, deverão estar equipados com o sistema ESP.

4.1.5 Predominância nos veículos articulados

Aos veículos articulados é recomendável a verificação e a afinação (predominância) anual entre os tempos de resposta dos sistemas de travagem ABS / EBS do trator e do semi-reboque.

4.1.6 Inspeções Iniciais a Reboques e Semi-Reboques

Após a construção dos reboques e semi-reboques (granel e embalados), e antes de os mesmos serem afetos a qualquer prestação de serviços, deverão ser sempre sujeitos a Inspeção Técnica do Veículo (ITV).
 Deverá ser seguida a norma referida no número 4.1.7 seguinte.

4.1.7 Deficiências em ITV's

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

4.1.8 Compartimentação de Cisternas

Nos veículos articulados de 44 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 (l)	11.000	7.000	4.000	5.000	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.

4.1.9 Castelos/Caixas protetoras

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 proteção existentes na parte superior da cisterna.

4.1.10 Válvulas de Respiro de Emergência

Cada compartimento das cisternas para o transporte de produtos brancos e de químicos da Classe 3, não classificados no 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.

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

4.1.11 Válvulas de Pressão e Vácuo

Cada compartimento das cisternas para o transporte de produtos brancos e de químicos da Classe 3, não classificados no 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.

Excetuam-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 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.

4.1.13 Válvulas de Segurança de GPL e de GNL

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

4.1.14 Guarda-lamas de Veículos ▼

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

4.1.15 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.

4.1.16 Palas Anti-Nuvem

É obrigatória a aplicação de palas anti-nuvem (spray-flap), em todos os guarda-lamas, de acordo com a Diretiva 91/226/CEE de 27 de março de 1991.

Os veículos matriculados antes de agosto de 1998, em que os guarda-lamas abranjam mais do que um rodado, deverão estar também equipados com proteções anti-nuvem em toda a sua superfície interior.

4.1.17 Pneus Recauchutados – Granel e Embalados

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

Nos restantes eixos, a utilização de pneus recauchutados deverá respeitar as condições à frente referidas na alínea i) de 4.6.8.2 – Critérios de escolha.

4.1.18 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.

4.1.19 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.

4.1.20 Kit de absorção de Derrames ▼

Os veículos cisternas para o transporte de produtos da classe 3 e dos produtos com UN 3082, segundo o ADR, 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.

4.1.21 Avisador sonoro marcha atrás

Os veículos devem ser equipados com avisador sonoro de marcha atrás que será acionado automaticamente com o engrenar da mudança respetiva.

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

4.1.22 Luz de travagem suplementar

Todos os veículos têm de estar equipados com uma luz de travagem suplementar. 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 respetivo Regulamento do Código da Estrada e com o ADR em vigor.

4.1.23 Faixas refletoras suplementares

Todos os veículos cisternas têm de estar equipados com faixas refletoras suplementares e em conformidade com o respetivo 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.

4.1.24 Avisador de falta de acionamento do travão de mão

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

Todos os veículos novos devem estar equipados com este sistema.

4.1.25 Sistema de bloqueio dos veículos cisternas com as mangueiras ligadas

Os veículos cisternas utilizados no transporte de produtos petrolíferos e de GNL deverão estar equipados com um sistema que bloqueia o veículo quando a estrutura de proteção das válvulas de carga e / ou de descarga dos produtos esteja aberta.

Este sistema não permitirá que o veículo se mova com os braços de enchimento ou as mangueiras ligadas.

Para o efeito considera-se estrutura de proteção das válvulas de carga e / ou de descarga dos produtos tanto as grades de proteção lateral como as caixas de proteção, conforme o aplicável.

O sistema deverá ser devidamente dimensionado, nomeadamente o tipo de interruptor e localização do mesmo, e as adequadas regulares inspeção e manutenção, tendo em consideração as normais vibrações de um veículo em movimento.

4.1.26 Sistema de segurança de fecho das válvulas de fundo das cisternas

Para além do prescrito em 6.8.3.2.3 do ADR, o obturador interno de todas as aberturas de enchimento e de descarga das cisternas destinadas ao transporte dos produtos da 3 e dos produtos com o UN 3082, segundo o ADR, deve ser de fecho instantâneo que, no caso de deslocamento intempestivo da cisterna, se feche automaticamente.

4.1.27 Corrimão Anti-Queda

As cisternas para o transporte de produtos da classe 3 e dos produtos com o UN 3082, segundo o ADR, se estiverem equipadas com escada de acesso à passarela, preferencialmente não do lado esquerdo do veículo, esta deverá estar equipada com degraus antiderrapantes e com patamar no último degrau

Os degraus inferiores serão rebatíveis e, quando acionados, armam um corrimão, com altura mínima de 1 metro, de proteção 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 respetivas montagens, deverão estar em conformidade com a Diretiva 71/127/CEE, de 1 de março de 1971, e posteriores alterações, a última das quais consta na Diretiva 88/321/CEE, de 16 de maio de 1988.

Todos os veículos devem estar ainda equipados com um espelho frontal, montado na zona do para-sol exterior, do lado do passageiro, possibilitando ao motorista a visão de todo o para-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, 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, 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 coletor, devem possuir, em cada tubagem, entre a válvula de fundo e a válvula de carga/descarga, 2 flanges, de diâmetro 4”, posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

Os semi-reboques que não tenham coletor 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, de diâmetro 4”, posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

Os veículos que tenham coletor, devem possuir, segundo um eixo horizontal, uma saída para o lado esquerdo, junto ao referido coletor, que terá na extremidade uma flange, 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 e GNL

1. Todos os veículos de transporte de GPL 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, entre a respetiva válvula de fundo e a bomba, que terminará com uma válvula dry-coupling, ligação macho de diâmetro 2”, da marca Todo-Gas, Mann Tek ou equivalente, posicionada em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

Os veículos anteriores a 2018, que tenham alternativamente este sistema com uma válvula check lock, da marca Rego modelo A3196, e uma ligação macho de mangueira da marca Rego modelo 3194C, poderão continuar a operar nestas condições.

2. Para além do sistema descrito acima em 1., todos os veículos de transporte de GPL que entrem pela primeira vez ao serviço a partir de janeiro de 2019 deverão possuir um sistema de descarga de emergência da cisterna, em posição de tombado.

Este sistema é composto por duas ligações de 1” ¼ colocadas junto à geratriz média do fundo posterior da cisterna. Cada uma destas ligações dispõe de uma válvula check lock da marca Rego, modelo 7580FC com tampão.

Deverão estar protegidas de possíveis impactos.

Às duas ligações deverão estar ligadas, do lado interior da cisterna, duas tubagens dirigidas para a direita e para a esquerda da cisterna.

3. Todos os veículos de transporte de GPL e de GNL têm de ter os equipamentos de carga e de descarga identificados através de um diagrama dos respetivos circuitos, com a respetiva 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 de Emergência Rodoviário devem ser possuidoras de cópias desse mesmo diagrama e respetiva 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, 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, de diâmetro 3”, posicionadas em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

4.1.30 Caixas de Carga de Embalados de GPL

Todos os veículos de transporte contentorizado de embalados de GPL deverão:

- a. ter o estrado da caixa de carga com uma configuração que, por si só, estive os contentores, tanto nos movimentos longitudinais como transversais em condições normais de circulação.
- b. ter uma estrutura metálica vertical (vulgo malhal), ancorada à parte anterior do estrado da caixa de carga.
 - b 1. Para garantir a sua solidez, em situações de travagem de emergência, aquela será reforçada com um cabo de aço com esticador em cada um dos lados, ligado à longarina exterior do estrado.
 - b 2. O malhal não poderá ter uma altura inferior a metade da altura do contentor colocado na fiada mais alta.

4.1.31 Números de Telefones de Emergência

Todos os veículos contratados, ao serviço das Associadas da Apetro que efetuem transporte de produtos petrolíferos ou de GNL, deverão ter os números do telefone de emergência dos transportadores em ambos os lados da cabina dos seus veículos, assim como na retaguarda dos mesmos, quer se tratem de transporte a granel quer de embalados, e de modo a serem visíveis a uma distância mínima de 20 metros.

4.1.32 Manómetros

Todos os veículos-cisterna de GPL deverão dispor de um manómetro para verificação da pressão.

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 respetivos fabricantes, no que diz respeito às periodicidades das verificações e às ações 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 Os documentos atrás referidos deverão ser, no mínimo, agrupados por viatura.

4.2.1.4 Quando as ações, referidas atrás, forem efetuadas 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 / Inspeção Diária

O motorista efetuará diariamente a inspeção à viatura antes do início do serviço utilizando um check-list apropriado para o efeito. No caso de a viatura trabalhar em dois turnos, cada motorista, antes de iniciar o respetivo turno, deverá efetuar esta ação. Este mapa indicará a matrícula do veículo, a data e os kms em que se efetua esta ação e os vários itens a verificar.

4.4 Verificação de Condição / Inspeção Periódica

Para além das inspeções legalmente obrigatórias (ADR, ITV), os veículos serão inspecionados 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 Inspeção a Viaturas”.

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

As Empresas Associadas poderão realizar inspeções surpresa aos veículos.

4.5 Follow-up às Inspeções Surpresa aos Veículos

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

- Todo o Motorista, cujo veículo tenha sido inspecionado e em que tenha sido detetado uma ou mais anomalias, deverá comunicar de imediato a sua empresa de tal facto.
- Em ato 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 efetuadas 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 inspecionado, deverá enviar à sua empresa a Ficha de Inspeção, que lhe foi entregue pelo Inspetor, 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 detetadas referente a cada veículo inspecionado de sua propriedade, no prazo máximo de 72 horas.
- Para a definição do tempo necessário para a correção de cada anomalia deve ser tido em consideração, acima de tudo, aos riscos associados a essa mesma anomalia.
- Após a correção 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 deteção de anomalias com elevado risco, poderá decidir suspender os serviços, de forma temporária ou definitiva, do veículo onde foram detetadas 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 incorretas ou incompletas;
 - Incorreta manutenção preventiva ou curativa - procedimentos e / ou ação;
 - Incorreta atuação do Motorista - procedimentos e / ou ação.

- Em função das causas deverá atuar em conformidade, i.e., deverá desenvolver as medidas corretivas adequadas. No caso de se tratarem de causas relacionadas com atuações incorretas do Motorista ou dos Serviços de Manutenção, o Operador de Transporte deverá:
 - o Acompanhar mais intensivamente a atuação dos mesmos;
 - o Registrar a ocorrência nos processos pessoais para efeitos de Avaliação Anual de Desempenho.
- O Operador de Transporte deverá definir Indicadores e Objetivos de Segurança para o efeito, tanto para a Empresa como individuais.

4.6 Normas de Utilização

As normas a seguir listadas deverão ser incorporadas nas normas das empresas Transportadoras.

4.6.1 De Cinto de Segurança

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

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

Em todas as ações periódicas de inspeção ao motorista, deverá ser verificado o uso deste acessório e efetuar o correspondente registo na respetiva Ficha de Inspeção.

4.6.2 De Objetos Soltos nas Cabinas

Recomenda-se que todos os objetos dentro das cabinas estejam devidamente fixados ou apropriadamente acondicionados.

4.6.3 De Calços

Não é permitido utilizar calços metálicos ou que tenham elementos metálicos suscetíveis de provocar faíscas”.

Esta regra entra imediatamente em vigor para os veículos novos e a partir de 1 de janeiro de 2019 para os veículos atualmente já ao serviço.

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

4.6.4 De Telemóveis

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

4.6.4.1 Na Condução:

- a) Não é permitido que o telemóvel esteja solto na cabina.
Não é permitido que se tenham de abrir portas ou caixas, ou que mais de um botão tenha de ser acionada para que uma chamada seja recebida.
- b) Não é permitido utilizar auricular e microfone acoplado.
Não é permitido a utilização do sistema de alta voz do telemóvel.
- c) As chamadas recebidas devem ser muito breves.
As paragens na berma da estrada para este efeito são proibidas.
- d) Não é permitido efetuar chamadas enquanto se conduz.
Só se devem efetuar chamadas quando o veículo se encontra devidamente estacionado.
A realização da chamada deverá ser efetuada 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.

4.6.4.2 Nas Operações de Carga e de Descarga

- a) É proibido o uso de telemóvel nas Refinarias e Instalações de Armazenagem, assim como no Terminal de GNL e nos parques onde se situam as Unidades Autónomas de GNL.
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 respetivas 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.

4.6.4.3 De outros sistemas de comunicação bidirecionais

As proibições referentes à utilização dos telemóveis são extensíveis a quaisquer outros sistemas de comunicação bidirecionais.

4.6.5 Do Sistema de Cruise Control

Recomenda-se a não utilização do sistema de cruise control.

É proibida a utilização do sistema de cruise control quando o piso da via de circulação estiver molhado e em outras condições de reduzida aderência.

4.6.6 Do Cabo de Continuidade Elétrica

É absolutamente proibido carregar ou descarregar uma cisterna se não estiver garantido o equilíbrio eletrostático 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.

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

- 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 eletricidade 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 eletricidade estática.

Para além da observação diária que o motorista deve efetuar, e de modo a manter o garante da eficiência do sistema, deve-se, no mínimo, realizar uma leitura da continuidade elétrica, através de ohmímetro de sensibilidade adequada, entre a pinça da extremidade do cabo de continuidade elétrica e o chassis do veículo cisterna com uma periodicidade, no mínimo, quadrimestral, preferencialmente em simultâneo com as inspeções ao veículo cisterna preconizadas em 4.4 desta Secção I.

Sempre que essas verificações mostrem que:

- Não existe continuidade elétrica;
- 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.

Deverá haver registos das leituras acima referidas e das ações de reparação de modo a que estas se venham a realizar de forma preventiva.

Os veículos de transporte de GNL não necessitam de estar equipados com o Cabo de Continuidade Elétrica.

4.6.7 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 corretamente.

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 ativa dos veículos;
- À parte das operações de carga e de descarga dos produtos - em particular os relacionados com os circuitos de GPL e de GNL;
- 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 efetivo controlo da relação acima indicada, deverão todos os motoristas conhecer o respetivo 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 respetiva atualização, sem que isso implique a anulação de qualquer declaração anteriormente recebida.

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

4.6.8 De Pneumáticos

4.6.8.1 Introdução

Sendo o pneumático o único órgão em contacto com o piso, é de importância fundamental uma correta 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 inspeções a efetuar.

4.6.8.2 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 corretamente 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 direcionais, de tração 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 direcional e de tração teremos sempre pneumáticos direcionais e de tração, respetivamente.
- 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 direcionais só poderão ser utilizados pneumáticos novos (isto é, não recauchutados) direcionais.

A utilização de pneus recauchutados deverá respeitar as seguintes condições:

1. As empresas de recauchutagem deverão estar certificadas segundo a NP ISO 9001;
2. Os pneumáticos recauchutados, para além de estarem em conformidade com o Regulamento ECE/ONU nº 109, no processo de produção têm de respeitar as seguintes especificações:
 - a) as carcaças a utilizar na recauchutagem não podem ter uma idade superior a 6 anos;
 - b) cada carcaça não poderá ser utilizada mais do que uma vez para recauchutagem;
 - c) para a recauchutagem não poderão ser utilizadas carcaças que tenham sofrido danos estruturais, mesmo que sujeitas a reparações;
 - d) para além dos ensaios iniciais e finais definidos no regulamento, os pneus recauchutados terão de ser sujeitos a um ensaio complementar de shearografia no processo de inspeção final para aprovação: a verificação de conformidade com as 4 anteriores especificações será feita através de um certificado por pneu a emitir pela empresa de recauchutagem

4.6.8.3 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.

4.6.8.4 Verificações

- a. Diariamente, no início de cada turno, os motoristas deverão inspecionar visualmente o estado dos pneumáticos e das jantes.

Esta inspeção 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;
- k) 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 ações indicadas.

- c. Todas as rodas (pneumáticos e jantes) deverão ser regularmente inspecionadas, no mínimo mensalmente, pelo técnico responsável por esta área.
Estas inspeções 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.

4.6.8.5 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 elétricos, 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 objetos em cima.
- c. Deverão também ficar protegidos de produtos corrosivos, óleos, vapor e água.

4.6.9 De Contentores de Embalados de GPL

- a. antes do início da deslocação de um veículo, deverá ser sempre verificada a eficácia e operacionalidade do sistema de bloqueio das barras, dos contentores, de travamento das garrafas de GPL;
- b. a colocação de contentores na fiada superior deverá ser sempre de modo a impedir a existência de intervalos vazios entre os mesmos e respeitar a regra de que o 1º contentor fica encostado ao malhal.
Por qualquer razão de ordem técnica, nomeadamente relacionada com a distribuição de peso entre eixos, poder-se-ão, para essa finalidade, colocar contentores vazios.

SECÇÃO II – MOTORISTAS

1 Preâmbulo

Nenhum motorista deve esquecer que transporta e manuseia uma carga perigosa e que, aliado às boas condições mecânicas do veículo, é ele o elemento mais importante para a sua segurança.

Para assumir uma condução defensiva os motoristas, que realizem transporte de GNL e de produtos petrolíferos, deverão em todas as circunstâncias identificar os riscos imediatos e potenciais considerando também a falta de perícia dos outros condutores. Terá que ter especial atenção ao estado das estradas e às condições climatéricas e fundamentalmente ter em consideração as características e o estado do veículo que conduz efetuando sempre e em qualquer circunstância manobras seguras

2 Âmbito

Estão abrangidos por estas normas os motoristas que conduzam veículos de peso bruto \geq 3.5 toneladas, transportando GNL e produtos petrolíferos, nomeadamente, combustíveis líquidos e gasosos, produtos químicos e betumes, embalados ou a granel, carregados no Terminal de GNL e 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.

3 Vigilância dos veículos

Em caso de necessidade de estacionar, os motoristas, que realizem transporte de GNL e produtos petrolíferos, deverão fazê-lo em locais que não ponham em risco a segurança da carga e do público em geral.

No caso se ser necessário estacionar durante a noite ou num lugar de má visibilidade, as luzes de presença do veículo devem permanecer ligadas. Se as luzes de presença não funcionarem, devem ser colocadas sobre a via duas lanternas, uma à frente e outra atrás do veículo para a devida sinalização do veículo.

4 Admissão, formação e controlos médico e psicológico

4.1. O exercício da atividade de motorista de veículos de transporte de produtos petrolíferos e de GNL, utilizados pelas Empresas Associadas da APETRO diretamente ou pelos seus Operadores de Transporte, está condicionado ao preenchimento das condições para desempenho constantes do capítulo 6 seguinte.

4.2. Os dados relativos ao preenchimento destas condições serão adequadamente registados em ficha individual do motorista, com exceção 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), assim como dos exames de psicologia do tráfego constantes no Anexo II.2, e respetivas conclusões de aptidão para a função: Apto, Apto Condicionado e Não Apto.

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

5 Desempenho dos Motoristas

5.1 Avaliação anual

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

5.2 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.

5.3 Recusa de prestação de atividade

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

5.3.1 Contaminação com ocultação de factos

- Afastamento à primeira ocorrência

5.3.2 Derrame com ocultação de factos

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

5.3.3 Acidentes

- a) Qualquer acidente será obrigatoriamente objeto de um inquérito e respetivo relatório, cujas conclusões determinarão as medidas corretivas necessárias e correspondentes consequências na “Avaliação de Desempenho”

- b) Quando ocorra um acidente, conforme definido em 4.3 Acidente Rodoviário Reportável, da Secção – Sistema de Gestão de Segurança, e desde que se verifique pelo menos uma das situações descritas em 1., 2., 3. ou 7., no contexto do inquérito deverá o motorista envolvido no acidente realizar:
- os exames médicos e elementos auxiliares de diagnóstico identificados em após acidente, no Anexo II.1 – Página 1 e;
 - os exames de psicologia do tráfego constantes no Anexo II.3.

6 Condições para desempenho

6.1 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 sido submetido a exame médico e diagnósticos auxiliares conforme especificado no Anexo II.1
- Ter obtido aprovação em exames de psicologia do tráfego conforme especificado no Anexo II.2
- 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 6.2.1.1, 6.2.1.3.
- 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.

6.2 Formação

6.2.1 Conteúdos e metodologia

6.2.1.1 Em Condução defensiva

6.2.1.1.1 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.4, realizada em sala, com a duração mínima de 4 horas e em grupos de formandos não superior a 12.

- Parte prática: uma viagem, em percurso misto, com a duração mínima de 1 hora, no prazo máximo de 1 mês após a frequência da parte teórica.

6.2.1.1.2 Periodicidade

A formação em condução defensiva deverá ser seguida pelos motoristas na altura da admissão e, posteriormente, uma vez em cada 3 anos.

6.2.1.1.3 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 atividade ao serviço das Associadas da APETRO até obter aquele nível mínimo ou superior.

Será emitido “Certificado de Formação” pela empresa de formação.

6.2.1.1.4 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 ação 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.

6.2.1.2 Em Condução em situações de emergência ▼

Esta formação deverá realizar-se no ano de admissão do motorista (ano zero), repetir-se após decorridos três anos e, a partir de então, de 5 em 5 anos.

Quando um motorista estiver envolvido num acidente rodoviário, definido em 4.3 Acidente Rodoviário Reportável, da Secção – Sistema de Gestão de Segurança, terá o mesmo que realizar a formação como se estivesse no ano zero, pelo que retoma a periodicidade que isso implica (descrito no parágrafo anterior).

Estas alterações entrarão em vigor a partir de 1 de janeiro de 2018.

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.

Os formandos serão considerados “Aprovados” se obtiverem cumulativamente aproveitamentos iguais ou superiores a:

- 80% no teste teórico final;
- 60% no total da avaliação final dos exercícios práticos,

e também que em nenhum dos parâmetros de avaliação dos exercícios práticos tenha havido um resultado igual a 0 (zero). Para este efeito deverá ser tido em consideração o 2º momento de avaliação.

A cada formando que não tenha obtido estes resultados deverá ser identificado um plano de melhoria a definir e a verificar a eficácia do mesmo pelo respetivo Operador de Transporte.

Esse plano e verificação da sua eficácia será sujeito a aprovação da empresa petrolífera para quem presta serviços.

Será emitido “Certificado de Formação”.

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

6.2.1.3 Em Manuseamento de produtos petrolíferos

6.2.1.3.1 Estrutura

A formação em manuseamento de produtos petrolíferos a que deverão ser submetidos os motoristas no âmbito destas Regras é constituída por:

- Parte teórica e prática com programa constante do Anexo II.5, com a duração mínima de:
 - 8.5 horas para motoristas de veículos cisterna;
 - 7.0 horas para motoristas de GPL – embalados,

em grupos de formandos não superior a 12.

6.2.1.3.2 Periodicidade

A formação em manuseamento de produtos petrolíferos deverá ser seguida pelos motoristas na altura da admissão e, posteriormente, decorridos 3 anos e, a partir de então, de 5 em 5 anos.

Quando um motorista estiver envolvido num sobre-enchimento ou numa contaminação de produtos terá o mesmo que realizar a formação como se estivesse no ano zero, pelo que retoma a periodicidade de formação que isso implica (decorridos 3 anos e, a partir de então, de 5 em 5 anos).

Estas alterações entrarão em vigor a partir de 1 de janeiro de 2018.

6.2.1.3.3 Avaliação do curso

A avaliação das partes teórica e prática será feita através de teste adequado às matérias visadas.

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 atividade ao serviço das Associadas da APETRO até obter aquele nível mínimo ou superior.

Será emitido “Certificado de Formação” pela empresa de formação.

6.2.1.4 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

6.2.1.5 Em noções básicas de combate a incêndios

Para os motoristas afetos ao transporte de GNL e de produtos petrolíferos considera-se fundamental o conhecimento dos procedimentos básicos de combate a incêndios em situações de emergência.

6.2.2 Entidades Formadoras

6.2.2.1 Formadores de Motoristas

6.2.2.1.1 Condições para o exercício da função

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

- a) Ter habilitação própria de Formador com certificado válido emitido pelos reguladores oficiais de formação;
- b) Carta de condução de ligeiros ou superior;
- c) Conhecer a atividade de transporte de mercadorias perigosas, especialmente na vertente de segurança de bens materiais e humanos, demonstrável através de descrição curricular;
- d) Ter frequentado um Curso de Condução Defensiva, com componente prática;
- e) Conhecimento do ADR na versão mais atual;
- f) 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 ministrada por Motoristas Seniores, estes também deverão satisfazer os requisitos mencionados atrás para os formadores, excetuando o referido na alínea a). Contudo deverão ser reconhecidos pelo Operador de Transportes para o desempenho desta função.

6.2.2.1.2 Registo e Obrigações dos Formadores de Motoristas

- a) As Entidades de Formação, individuais ou coletivas, deverão submeter-se ao seu registo na APETRO (vide 6.2.2.1.1) de acordo com o formulário Modelo III.1.
- b) Complementarmente às ações de formação, as Entidades de Formação deverão:

- Recolher os dados das avaliações contínuas dos Motoristas (previstas em 6.2.1.1.4), realizadas pelo(s) Avaliador(s) do(s) Transportador(es), auditar a eficiência das mesmas, verificar a implementação das recomendações a cada Motorista, compilá-los e tratar estatisticamente os mesmos;
- Rever periodicamente os conteúdos dos Cursos, nomeadamente em função das avaliações referidas no parágrafo anterior;
- Atualizar o mais rapidamente possível os conteúdos dos Cursos sempre que se verificarem alterações às legislações vigentes aplicáveis à atividade;
- Dispor de equipamento didático adequado.

6.3 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 4.2.

6.4 Controlo Psicológico

Os motoristas serão submetidos a exames de psicologia do tráfego, de acordo com o especificado no Anexo II.2, durante o processo de admissão, posteriormente decorridos 3 anos e, a partir de então, de 5 em 5 anos.

Esta regra deverá entrar em vigor a partir de janeiro de 2019.

6.5 Controlo de Alcoolemia ▼

Os Operadores de Transporte deverão implementar uma Política de Álcool Zero, definindo as ações corretivas necessárias para garantir a implementação desta política. Os motoristas devem ser submetidos anualmente a 3 controlos aleatórios de alcoolemia.

6.6 Carga Horária dos Motoristas

- a) Todos os Operadores de Transportes devem ter procedimentos para a verificação regular do cumprimento das legislações aplicáveis, tanto as relacionadas com a carga horária dos motoristas como as relacionadas com as horas de condução, de pausa e de repousos;
- b) Sempre que considerado necessário deverão realizar ações de informação e de sensibilização para o efeito.

6.7 Política de percursos

- a) Todos os Operadores de Transportes devem ter uma Política de Percursos;
- b) Complementarmente, os Operadores de Transportes deverão efetuar a avaliação de riscos dos percursos regularmente utilizados na distribuição.
- c) Essa avaliação deverá ser revista anualmente, tendo em consideração as alterações relevantes (ex.: as obras nas rodovias) e/ou determinados fatores de risco acrescido (por ex.: pontes, túneis, vias de circulação com limitação de peso, obras, passagens de nível, *pontos negros* ou de alta concentração de acidentes ou quaisquer outros perigos significativos);
- d) Os Motoristas dos Operadores de Transportes devem seguir rigorosamente os percursos, se previamente indicados e programados pelos seus Clientes;
- e) 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 Autoestradas até às saídas mais próximas dos locais de carga e de descarga;
- f) 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;
- g) Em qualquer situação imprevisível, que implique desvios aos percursos definidos, os Clientes devem ser comunicados, com a maior brevidade possível, sobre tais alterações;
- h) Na Política de Percursos, os Operadores de Transportes devem verificar, aleatoriamente, os cumprimentos das regras atrás referidas.

6.8 Manual do Motorista

O motorista, quando está ao serviço, deve ser sempre portador do Manual do Motorista mantendo-o em lugar acessível, no interior do veículo. É ainda aceite a versão desmaterializada deste documento desde que a ela possam aceder, em condições similares que permitam a sua leitura, quer o motorista, quer qualquer entidade que o requeira, nomeadamente quando em atividade de inspeção ou de auditoria.

O Manual do Motorista terá que contemplar de forma obrigatória, no mínimo, de forma clara os seguintes temas:

- Contactos de Emergência
- Organigrama da empresa
- Regras de utilização do tacógrafo e disposições regulamentares sobre Tempos de Trabalho, Condução e Descanso
- Condução defensiva:
 1. política de percursos, de estacionamento e estacionamentos
 2. política de consumo de álcool, drogas e medicamentos
 3. utilização de telemóvel ou alta voz
 4. fadiga, cansaço e stress

- Manuseamento e transporte de produtos. Por cada tipo de produto a transportar deve constar:
 1. Procedimentos gerais de carga/descarga
 2. Procedimentos de engate / desengate de veículos
 3. Procedimentos de acondicionamento de mercadorias
 4. EPI's: equipamento de segurança definido e sua utilização
 5. Atuação em situações de emergência (derrames, misturas, sobre-enchimentos, perdas de carga)
- Checklist diária de veículos
- Planos de emergência Rodoviário (PER)
- Procedimento para comunicação de anomalias

O Operador poderá incluir no Manual do Motorista outros temas que considere importantes para a atividade. Em complemento o Manual do Motorista deverá ter em anexo as Fichas de Segurança de cada um dos produtos que efetue transporte.

6.9 Proibição de Fumar nas Cabinas dos Veículos

É proibido fumar nas cabinas dos veículos de mercadorias perigosas ao serviço das Associadas da Apetro.

Esta proibição é também aplicável à utilização de cigarros eletrônicos e dispositivos similares.

SECÇÃO III – AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE (Pré-qualificação/Seleção e Periódicas)

1 Objetivo

As Associadas da APETRO realizarão avaliações aos Operadores de Transportes com o objetivo 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 inspeções surpresa aos veículos;
- O follow-up efetuado às anomalias detetadas nas inspeções surpresa aos veículos.

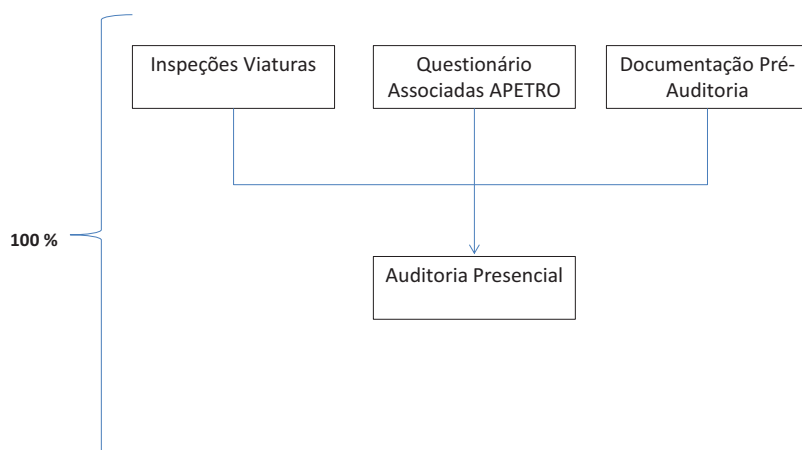
A cada um dos resultados acima referidos serão aplicadas ponderações diversas, apresentadas no ponto 7.

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 Definição do Modelo de Avaliação

A avaliação do Transportador tem como principal objetivo a aferição do nível do cumprimento das regras constantes deste manual e será composta pelos seguintes elementos:

- Resultado das Inspeções Surpresa Viaturas
- Questionário associadas APETRO
- Cumprimento dos prazos e conteúdo no envio da Documentação Pré- Auditoria
- Resultado da Auditoria Presencial
- Resultado do Follow-up das Recomendações de Auditoria



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, assim como a aptidão ou não para continuar a desempenhar os serviços.

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 efetuada pelo coordenador do grupo auditor, com uma antecedência mínima de 60 dias.

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;
- Ações adotadas para o cumprimento das recomendações da auditoria anterior;
- A cópia da última auditoria de seguimento da certificação ISO 9001 e ações adotadas para o cumprimento das recomendações;
- As cópias das atas das 4 últimas reuniões da comissão de segurança;
- O processo, já concluído, de investigação do acidente rodoviário mais recente (preferencialmente de um acidente rodoviário reportável);
- O processo, já concluído, de investigação de acidente ocorrido na operação de transporte, mais recente;
- Os indicadores e objetivos de segurança dos 2 últimos anos;
- Envio da matriz de avaliação de risco no âmbito do transporte rodoviário (ASRA);
- O plano de emergência rodoviário e cópia do relatório do último simulacro.

Nesse período de 15 dias, 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 que se encontra organizado por tópicos.

Para cada tópico aí identificado, poderão ser colocadas qualquer tipo de questões relacionadas com o tema e consideradas relevantes para o cumprimento das regras exigidas, sendo dada uma pontuação única a cada item:

- 0 – Requisito Não Cumprido
- 0,5 – Requisito parcialmente cumprido
- 1 – Requisito cumprido na totalidade
- NA – Não aplicável

Cada tópico terá uma referência numérica correspondente aos 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 direta.

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 e dos respetivos tempos de implementação recomendados.

Posteriormente o Operador de Transporte deverá enviar para o elemento do grupo auditor, referido atrás em 3.1 b), no prazo máximo de 1 mês, o plano de ações corretivas às recomendações identificadas. Deverá enviar também no mesmo formato em função dos prazos definidos, as informações, com as evidências necessárias, de confirmação da implementação das recomendações.

O cumprimento deste procedimento, será acompanhado pelo coordenador do grupo Auditor, nomeadamente quanto à implementação das recomendações nos prazos definidos e será um dos fatores 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 Questionário - Associadas Apetro

Até 30 dias antes da realização do auditório, as Associadas terão de preencher e enviar para o elemento coordenador do grupo auditor o questionário por forma a darem o seu contributo para a avaliação final do operador de transporte e melhor identificar as áreas que necessitem de análise por parte da equipa auditora:

- As associadas responderão ao questionário por completo, a cada item terá uma avaliação de 0 a 3 pontos, sendo considerado que todos os itens possuem o mesmo peso. A avaliação de cada associada será a soma de todos os itens avaliados, função da soma de todos os itens multiplicados por 3, obtendo-se a respetiva percentagem entre 0 e 100%, para a obtenção da nota final deste ponto na avaliação final do operador de transporte será a soma das avaliações de todas as associadas função do número de associadas participantes;
- Cada associada terá obrigatoriamente que efetuar a seleção de um mínimo de 25% dos itens e um máximo de 50 % dos itens do questionário, como itens a serem auditados;
- A auditoria presencial contemplará a globalidade dos itens selecionados por todas as associadas.

6 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 detetadas nos veículos inspecionados.

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, respetivamente.

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 subcontratados.

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%

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 fatores de avaliação:

Factor de Avaliação	Ponderação
Resultado da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	45%
Cumprimento da implementação das Recomendações da Auditoria anterior ao Sistema de Gestão de Segurança	10%
Questionário Associadas APETRO	10%
Documentação Pré-Auditoria	5%
Resultados das Inspeções Surpresa aos Veículos	30%

O resultado obtido será transmitido ao Operador de Transporte quando do envio do documento com as recomendações e respetivos 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.

SECÇÃO IV – SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

1 Objetivo

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 ações de segurança.

2 Âmbito

Se bem que cada Associada da APETRO tenha o seu próprio sistema de gestão de segurança e diferente estrutura organizacional, a adoção 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 quatro 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 autoavaliação de níveis de implementação daqueles mesmos componentes.
- ii. Identificação dos perigos, análise e avaliação dos riscos associados às atividades da Empresa.
Os Operadores de Transportes deverão estabelecer, implementar e manter um ou mais procedimentos para a identificação sistemática de perigos, avaliação de riscos, e a implementação das necessárias medidas de controlo.
A metodologia da organização para a identificação de perigos e avaliação de riscos deve providenciar a identificação, hierarquização e documentação dos riscos e aplicação das medidas de controlo como apropriada.
A organização deve documentar e manter atualizados os resultados da identificação de perigos, avaliação de riscos e determinação das medidas de controlo.
Um dos processos a seguir deverá ser através das Comissões de Segurança, que se deverão reunir com uma periodicidade, no mínimo, trimestral.
As questões do ponto 10.2 Comissão de Segurança e 10.4 Avaliação de Risco, do Anexo III-1 “Questionário Auditoria Apetro - ASRA” constituem uma orientação para o efeito.

- iii. Definição de indicadores e objetivos anuais de segurança.
A organização deve estabelecer, implementar e manter documentados os indicadores e objetivos de melhoria do seu desempenho que serão dadas a conhecer a todos os colaboradores da Empresa que se comprometerão na persecução dos mesmos.
Os objetivos devem ser mensuráveis, sempre que possível, e consistentes com a política da Empresa.
O(s) programa(s) de objetivos deve(m) ser analisado(s) em intervalos regulares e planeados e ajustados como necessário para assegurar que os objetivos são atingidos.
- iv. Critérios genéricos de análise de acidentes e incidentes. Implementação de medidas corretivas.
A análise de acidentes e incidentes, incluindo mesmo os sem danos pessoais ou materiais (quase acidentes) deverão ser registados e participados descrevendo os atos ou condições perigosas verificadas que lhe estiveram na origem.
A participação de potenciais incidentes deverá ser considerada como factor de mérito na avaliação de desempenho do motorista.
Como orientação na respetiva análise recomenda-se:
Desenvolver uma cultura de “não culpar, sim corrigir”
- A 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 ações corretivas/preventivas, ficando tudo registado com formato consultável
 - 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.

4 Informação, Análise e Estatística de Acidentes

4.1 Acidente Rodoviário - Definição

São considerados Acidentes Rodoviários todos os acidentes que ocorram durante as operações de transporte.

4.2 Informação Específica – Acidente Rodoviário

Os designados “Acidente Rodoviário Reportável” conforme definidos em 4.3 serão individualmente submetidos à discussão e apreciação da Subcomissão de Segurança Rodoviária.

Desta análise poderão resultar recomendações de correção e/ou prevenção de aplicação universal, cuja implementação deverá ser seguida pelas Associadas e seus Operadores de Transporte e serão identificados, ou não, como “Acidente Rodoviário Reportável”.

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.

4.3 Acidente Rodoviário Reportável

São obrigatoriamente comunicados pelo Operador de Transporte à Associada 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 e/ou fatalidade(s);
2. Danos materiais acima do valor mínimo de 5.000 €;
3. Derrame de produto ou perda de carga;
4. Intervenção de Equipas de Emergência das Empresas Petrolíferas, dos Transportadores ou suas Associadas;
5. Intervenção da ANPC e/ou Bombeiros;
6. Interrupção de vias rodoviárias ou ferroviárias;
7. Potencial de risco elevado, associado a pessoas, bens ou ambiente;
8. Cobertura da comunicação social de abrangência nacional.

4.4 Acidente Rodoviário Divulgável – Informação Geral

Para efeitos estatísticos e análise da evolução da sinistralidade na atividade 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 Divulgáveis.

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

SECÇÃO V – SISTEMAS DE GESTÃO

1 Sistema de Gestão da Qualidade

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 1.4 da Secção I) 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.

2 Sistema de Avaliação dos Operadores de Transporte – ASRA

É considerada como condição base de aceitação de relacionamento como fornecedor de serviço entre as Empresas de Transporte e as Associadas da APETRO a avaliação mínima de “Apto condicional” (ver definição na Secção III – Avaliações dos Operadores de Transporte).

3 Outros Sistemas de Gestão

3.1 É recomendado que todas as Empresas de Transporte que prestam serviço às Associadas da APETRO estejam certificadas segundo:

- a norma ISO 14001- Sistemas de Gestão Ambiental, aplicável à data da certificação;
- a norma ISO 39001 – Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária, aplicável à data da certificação;
- a norma ISSO 45001 – Sistemas de Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho, aplicável à data da certificação;
- o SQAS (Safety and quality Assessment System).

3.2 É recomendado que todas as Empresas de Transporte e suas subcontratadas que prestam serviço às Associadas da APETRO implementem:

- sistema EMAS (Eco-Management and Audit Scheme);
- a especificação ERS 3006-I/1 Transporte Rodoviário de Mercadorias – Especificações de Requisitos de Serviço.



ANEXOS

março 2018

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 – Exame de Psicologia do Tráfego para Avaliação Inicial e Longitudinal de Fatores de Risco para Motoristas no Transporte de Matérias Perigosas

Anexo II.3 – Exame de Psicologia do Tráfego para Rastreamento de Fatores de Risco Após Acidente de Motorista no Transporte de Matérias Perigosas

Anexo II.4 – Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Condução Defensiva

Anexo II.5 – Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Manuseamento de Produtos

Anexo III.1 – Questionário – Auditoria APETRO – ASRA

Anexo III.2 – Ficha de Inspeção a Viaturas – Avaliação de Riscos

Anexo IV.1 – Componentes de Sistema de Gestão de Segurança

Anexo IV.2 – Matriz de Autoavaliação do Sistema de Gestão de Segurança

NORMA DA VIDA ÚTIL DOS VEÍCULOS

Os anos apresentados no mapa são aplicáveis a todos os regimes contratuais e número de turnos.

Excetua-se a situação contratual específica referida.

	Produtos Branco	GPL Granel		Fuel	Asfalto	GPL Embalado	GNL
		Contr.	Spot				
Tratores	9 (1)	9 (1)	9 (1)	9 (1)	9 (1)	12 (1)	9 (1)
Semi-reboques	14	21 (1)	21 (2)	21	15	12	21 (2)
Rígidos	12 (1)	12 (1)(2)	15 (1)(2)	n/a	n/a	12 (1)	n/a

Notas:

Contr. – veículo em regime de contrato anual

Spot – veículo em regime de contrato sazonal

n/a – não aplicável

(1) - ou 1,2 milhão de quilómetros, o que ocorrer primeiro.

(2) - as cisternas de GPL e de GNL poderão manter-se ao serviço desde que aprovadas nas inspeções ADR

(3) - para as cisternas de produtos brancos em veículos rígidos, a vida útil é de 12 anos.

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				
Eletrocardiograma	X	X					
Prova de Esforço (para idades igual ou superior a 40 anos)	X		X				
Eletroencefalograma (com prova de estimulação luminosa)	X				X	X	
Microrradiografia ou Rx ao Tórax	X			X			
Rx à Coluna					X		
Controlo de Álcool (análise ao sangue – função hepática)	X	X					
Controlo de Drogas (cannabinóides, opiáceos, cocaína)	X	X					

Notas:

- (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.

EXAME DE PSICOLOGIA DO TRÁFEGO PARA AVALIAÇÃO INICIAL E LONGITUDINAL DE FATORES DE RISCO PARA MOTORISTAS NO TRANSPORTE DE MATÉRIAS PERIGOSAS

(Sistema de Testes Informatizados de Viena - Versão Portuguesa)

PERFORMANCES/APTIDÕES OPERACIONAIS (Áreas Percetivo-Cognitiva e Psicomotora)	Sigla e Versão	Fatores Psicológicos Avaliados
Teste de Performances Cognitivas (G. Schuhfried)	COG/S11	Capacidade de processamento de informação percetivo-cognitiva e concentração
Teste de Tráfego - Taquistoscópio (B. Biehl)	TAVTMB/S1	Visão de conjunto, memória topográfica e atenção distribuída
Teste de Reações Simples e de Escolha (G. Schuhfried)	RT/S3	Tempo de reação/decisão e tempo de resposta motora/efetora
Teste de Reações Complexas e Múltiplas (G. Schuhfried)	DT/S1	Coordenação óculo-manual-pedal e capacidade reativa sob stresse/multitasking
Teste de Performances Motoras (G. Schuhfried)	MLS/S2	Segurança e destreza manual, estabilidade neuro-motora e controlo de tremuras

PERSONALIDADE / ATITUDES DE SEGURANÇA (Área Comportamental)	Sigla e Versão	Fatores Psicológicos Avaliados
Inventário de Personalidade - Psicologia do Tráfego (M. Erle, M. Sommer, M. Wenzl & M. Litzenberger)	IVPE	Estabilidade Psíquica, Responsabilidade, Autocontrolo, Aventureirismo, Sinceridade/Dissimulação
Teste de Predisposição para o Risco (A. Hergovich, B. Bognar, M. Arendasy & M. Sommer)	WRBTV	Atitudes e Comportamentos de Risco no Trafego Rodoviário (Capacidade critica de tomada de decisão)

A bateria de testes de **Psicologia do Tráfego** acima apresentada, foi configurada com base nas mais recentes técnicas da psicometria computadorizada, permite uma abordagem fidedigna ao diagnóstico, prognóstico, prevenção e reabilitação de condutores de automóveis, através do **Sistema de Testes de Viena (VTS)**.

O presente exame de Psicologia do Tráfego centra-se na observação psicológica das aptidões operacionais e competências comportamentais para a condução automóvel, quer na ótica da avaliação/seleção psicoprofissional quer para “screening” inicial e monitorização longitudinal de fatores de risco no desempenho da profissão de motorista.

EXAME DE PSICOLOGIA DO TRÁFEGO PARA RASTREIO DE FATORES DE RISCO APÓS ACIDENTE DE MOTORISTA NO TRANSPORTE DE MATÉRIAS PERIGOSAS

(Sistema de Testes Informatizados de Viena - Versão Portuguesa)

PERFORMANCES / APTIDÕES OPERACIONAIS (Áreas Perceptivo-Cognitiva e Psicomotora)	Sigla e Versão	Fatores Psicológicos Avaliados
Teste de Performances Cognitivas (G. Schuhfried)	COG/S11	Capacidade de processamento de informação perceptivo-cognitiva e concentração
Teste de Vigilância (G. Schuhfried)	VIGIL/S1	Atenção vigilante de longa duração e resistência à monotonia
Teste de Perceção Periférica (G. Schuhfried, J. Prieler e W. Bauer)	PP/S1	Perceção visuo-temporal e multitarefa
Teste de Reações Complexas e Múltiplas (G. Schuhfried)	DT/S1	Coordenação óculo-manual-pedal e capacidade reativa sob stresse/ multitasking
Teste de Performances Motoras (G. Schuhfried)	MLS/S2	Segurança e destreza manual, estabilidade neuro-motora e controlo de tremuras

PERSONALIDADE / ATITUDES DE SEGURANÇA (Área Comportamental)	Sigla e Versão	Fatores Psicológicos Avaliados
Inventário de Personalidade - Psicologia do Tráfego (M. Erle, M. Sommer, M. Wenzl & M. Litzenberger)	IVPE	Estabilidade Psíquica, Responsabilidade, Autocontrolo, Aventureirismo, Sinceridade/ Dissimulação
Teste de Predisposição para o Risco (A. Hergovich, B. Bognar, M. Arendasy & M. Sommer)	WRBTV	Atitudes e Comportamentos de Risco no Trafego Rodoviário (Capacidade critica de tomada de decisão)

Tempo Total da Bateria de Testes = 01H00

A bateria de testes de **Psicologia do Tráfego** acima apresentada, foi configurada com base nas mais recentes técnicas da psicometria computadorizada, permite uma abordagem fidedigna ao diagnóstico, prognóstico, prevenção e reabilitação de condutores de automóveis, através do **Sistema de Testes de Viena (VTS)**.

Os testes de **Psicologia do Tráfego** para estudo de fatores de risco centram-se na observação sistematizada das aptidões operacionais e fatores de personalidade, para rastreio de “handicaps” e/ou contra-indicações do foro psicológico, que possam constituir casuísticas indiscutíveis de restrições ou de inaptidão (temporária/permanente) para a condução de automóveis pesados no transporte de matérias perigosas.

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) Atos e condições perigosas
- c) Acidentes, quase - acidentes e potenciais incidentes

1.2. Acidentes mais relevantes e acidentes mais recentes

- a) Relatos (com apoio audiovisual)
- b) Causas mais frequentes
- c) Impactos na vida pessoal, familiar e nas empresas (*)

1.3. Atitude do condutor

- a) São evitáveis os acidentes?
- b) O acidente: acumulação de atos 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 direções
- 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) O telemóvel
- b) O “GPS”
- c) O “cruise control”
- d) Outros fatores (ex. os objetos soltos)

5. O Veículo

- 5.1. Preparar para conduzir: a inspeção ao veículo**
- 5.2. Utilização do cinto de segurança**

6. Conclusão e autoavaliação

- 6.1. Autoavaliação dos conhecimentos**
- 6.2. Autoavaliação dos riscos**

(*) Recomenda-se que estes temas tenham o apoio de psicólogos

FORMAÇÃO DE MOTORISTAS

Programa de Cursos de Manuseamento de Produtos (Transporte e Manuseamento de Mercadorias Perigosas)

Programa:

- Legislação aplicável (ADR);
- Definição de matérias perigosas - classificação, características, propriedades e riscos principais;
- Triângulo de fogo (combustível, comburente e fonte de inflamação);
- Eletricidade estática - seus perigos;
- Sinalização dos riscos - etiquetas de perigo/painéis laranja;
- Fichas de segurança;
- Procedimentos para carga (incluindo o acondicionamento no veículo), transporte e descarga de mercadorias perigosas;
- Características, uso e estado do EPI;
- Procedimentos em situações de emergência;
- Treino prático de uso de extintores;
- Treino prático de utilização de kits de absorção de derrames.

QUESTIONÁRIO AUDITORIA APETRO_ASRA

Empresa:		Data:		
Representante da Organização:		Verificação (0; 0,5; 1; NA)	Ponderação	Classificação
Equipa Auditora:				
ORGANIZAÇÃO				
1	Organigrama da empresa			
1.1	A empresa disponibiliza ao cliente o organigrama da empresa		1	0,0
1.1.1	Se não estiver explícito, verificar:			
1.1.1.1	. Organização da Gestão de Segurança			
1.1.1.2	. Integração desta com o Departamento de Tráfego			
1.1.1.3	. Identificação de Conselheiro de Segurança			
1.2	Na empresa, as funções de cada elemento que comunica com o cliente estão bem definidas, nomeadamente nas áreas de segurança		1	0,0
1.3	O cliente sabe a quem dirigir informação na empresa em função da questão que apresenta		1	0,0
1.4	A empresa processa informação proveniente do cliente de forma organizada		1	0,0
2	Caraterização da empresa e instalações			
2.1	Condições das instalações da empresa		1	0,0
2.2	A empresa apresenta equipamentos adequados para os serviços que presta		3	0,0
2.3	A empresa apresenta frota/equipamentos suficientes em função da variação de serviços		3	0,0
3	Subcontratação			
3.1	A empresa informa a subcontratada das suas exigências/regras e as do cliente		1	0,0
3.2	A empresa desenvolve ações de melhoria junto da subcontratada		5	0,0
3.2.1	Foram definidos objetivos anuais de segurança tendo estes sido comunicados a todos os subcontratados?			
3.2.2	É realizado um seguimento das ações implementadas pelos subcontratados para cumprimentos dos objetivos?			
3.3	A empresa contratada apresenta a mesma qualidade no serviço		3	0,0
3.4	A empresa desenvolve ações de avaliação à empresa subcontratada		3	0,0
4	Certificação: qualidade, ambiente, OHSAS			
4.1	A empresa desenvolve ações que promovem a melhoria ambiental			

4.2	A empresa apresenta alguma certificação de segurança e/ou saúde no trabalho			
4.2.1	. Identificar Certificações e respetivas datas de revalidação			

VEÍCULOS

5	<i>Plano integrado de manutenção da frota e equipamentos</i>			
5.1	A empresa apresenta um plano de manutenção da frota e dos equipamentos (Equipamentos deve incluir: testes de mangueiras, rede de gás, pneus)			
5.1.1	. Mangueiras, verificar:		5	0,0
5.1.1.1	- Plano para os testes de alongamento e de continuidade eléctrica?			
5.1.1.2	- Procedimentos escritos, incluindo critérios de rejeição?			
5.1.1.3	- Registos dos resultados e comprovativos do cumprimento do Plano?			
5.1.2	. Rede de gás, verificar:		3	0,0
5.1.2.1	- Procedimentos escritos?			
5.1.2.2	- Registos dos resultados e comprovativos do cumprimento do Plano?			
5.1.3	. Gestão de Pneumáticos (instruções escritas / Normas ASRA), incluindo regras definidas para a utilização de recauchutados, se aplicável		5	0,0
5.1.4	. Kits de Absorção de Derrames: registos de verificação do estado e da validade dos componentes?		3	0,0
5.1.5	A empresa apresenta ao cliente comprovativos do cumprimento do plano de manutenção		3	0,0
6	<i>Plano de inspeção</i>			
6.1	A empresa apresenta um plano de inspeção da sua frota		3	0,0
6.1.1	- Com a periodicidade definida no ASRA?			
6.1.2	- Com registos comprovativos do cumprimento do Plano?			
6.1.3	- Utilizando o Check List Apetro e efetuadas por técnico com formação adequada para o efeito?			
6.2	O Motorista efetua e regista a verificação diária ao veículo e está assegurada a rápida informação, das anomalias detetadas ao Responsável pela Manutenção?		5	0,0
6.3	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 correto?		5	0,0
6.4	São comparados os resultados das várias Inspeções aos Veículos com os resultados das verificações diárias aos Veículos, efetuadas pelos Motoristas?		3	0,0
6.5	A empresa apresenta ao cliente comprovativos do cumprimento do plano de inspeção		3	0,0
7	<i>Vida útil da frota/renovação</i>			
7.1	A empresa dispõe de um plano de investimento/substituição de veículos		3	0,0
7.2	A empresa promove a renovação de elementos na sua frota de veículos		3	0,0
8	<i>Normas de utilização: Calços, telemóveis, Pneus</i>			
8.1	A empresa define regras de utilização de telemóveis e outros dispositivos de comunicação bidirecionais		5	0,0
8.2	A empresa define regras de utilização de calços		3	0,0
8.3	A empresa define regras de utilização de cintos de segurança		5	0,0
8.4	A empresa respeita as normas do ASRA referentes aos pneus dos veículos		5	0,0
8.5	A empresa respeita as regras de utilização dos elementos acima referidos		3	0,0

CONDUTORES

9	Condutores			
9.1	Condições de admissão			
9.1.1	Na Admissão dos Motoristas:		3	0,0
9.1.1.1	- É analisado o historial do Motorista?			
9.1.1.2	- São cumpridas as exigências do ASRA?			
9.1.1.3	- A entrada ao serviço só se verifica após o cumprimento de todas as exigências?			
9.1.2	Verificar a implementação de um processo de integração de novos colaboradores que contemple todos os mecanismos de acolhimento necessários e formação inicial dos mesmos		3	0,0
9.1.3	O Monitor/Motorista Sénior:		5	0,0
9.1.3.1	- Avalia o Candidato, através de Check List, às atitudes em estrada e aos procedimentos das operações de carga e descarga, utilizando critérios adequados?			
9.1.3.2	- Define Recomendações/Ações Corretivas?			
9.1.3.3	- Efetua Follow-up às Recomendações/Ações Corretivas?			
9.2	Inspeções na condução			
9.2.1	São realizados, anualmente, acompanhamentos em estrada a cada um dos Motoristas?		3	0,0
9.2.2	O Monitor/Motorista Sénior:		5	0,0
9.2.2.1	- Avalia o Motorista utilizando critérios adequados?			
9.2.2.2	- Regista os resultados em Check List apropriado?			
9.2.2.3	- Quando aplicável, define Recomendações / Ações Corretivas?			
9.2.2.4	- Efetua Follow-up às Recomendações/Ações Corretivas?			
9.3	Inspeções na carga e descarga			
9.3.1	São realizados, anualmente, Inspeções às Operações de Carga e de Descarga a cada um dos Motoristas?		3	0,0
9.3.2	O Monitor/Motorista Sénior:		5	0,0
9.3.2.1	- Avalia o Motorista utilizando critérios adequados?			
9.3.2.2	- Regista os resultados em Check List apropriado?			
9.3.2.3	- Quando aplicável, define Recomendações / Ações Corretivas?			
9.3.2.4	- Efetua Follow-up às Recomendações/Ações Corretivas?			
9.4	Avaliação anual de desempenho dos Motoristas:		3	0,0
9.4.1	- É realizada anualmente?			
9.4.2	- Tem procedimentos escritos e estão em consonância com o ASRA?			
9.4.3	- É discutida e, o documento individual, assinado pelo avaliador e pelo avaliado?			
9.4.4	- Define objetivos individuais, refletindo os referentes a objetivos de segurança?			
9.4.5	- Sugere recomendações ou ações corretivas?			
9.4.6	- Efetua os respetivos Follow-up?			
9.5	Formação (CD, MP, Rollover) / Entidades Formadoras			
9.5.1	Verificar a existência, implementação e acompanhamento de um Plano Anual de Formação, elaborado com base numa identificação anual das necessidades de formação		3	0,0
9.5.2	Como formação mínima, encontra-se contemplada a necessidade de assegurar aos colaboradores conhecimentos sobre:		5	0,0

APETRO – REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

9.5.2.1	- Manuseamento de substâncias perigosas, nomeadamente as que resultam da identificação dos riscos a que o colaborador se encontra exposto			
9.5.2.2	- Medidas de controlo das atividades realizadas, nomeadamente as que resultam da identificação dos riscos a que o colaborador se encontra exposto			
9.5.2.3	- Condução Defensiva			
9.5.2.4	- Rollover			
9.5.2.5	- Utilização de EPI's			
9.5.2.6	- Procedimentos de emergência			
9.5.2.7	- Técnicas controlo e prevenção de derrames			
9.5.2.8	- Medidas de primeiros socorros			
9.5.2.9	- Prevenção de riscos e participação de incidentes, atos e condições inseguras			
9.5.3	Existem registos comprovativos do cumprimento do Plano Anual de Formação?		1	0,0
9.5.4	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?		3	0,0
9.5.6	Existem registos comprovativos do cumprimento Plano dos Cursos de Roll Over e está em consonância com as normas do ASRA?		3	0,0
9.5.7	Existem critérios de médias de aprovação?		1	0,0
9.5.8	Verificar de que forma são identificadas as competências e são avaliados os formadores, nomeadamente qualificação/experiência sobre ações que requeiram formação/experiência específica		3	0,0
9.5.9	Existem mecanismos de avaliação da eficácia da formação?		1	0,0
9.6	Controlo Médico			
9.6.1	Existem registos comprovativos do cumprimento do Plano Anual e está em consonância com as normas do ASRA?		3	0,0
9.6.2	São indicados, explícita e corretamente, todos os exames realizados, sendo evidente que os "Aptos" são em função de todos os exames realizados?		3	0,0
9.7	Controlo de Alcoolemia			
9.7.1	Existe Política de Álcool e procedimentos escritos em consonância com as normas do ASRA?		3	0,0
9.7.2	Existem registos comprovativos dos Testes indicando os resultados (incluindo local, hora e assinaturas dos intervenientes)?		5	0,0
9.8	Carga horária			
9.8.1	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	0,0
9.8.2	São desenvolvidas:		5	0,0
9.8.2.1	- Ações corretivas a eventuais desvios detetados?			
9.8.2.2	- Ações de sensibilização aos Motoristas e aos Gestores de Tráfego da legislação aplicável em vigor?			
9.9	Política de percursos, estacionamento e estacionamento			
9.9.1	São realizados, anualmente, Acompanhamentos em Estrada a cada um dos Motoristas?		3	0,0
9.9.2	O Monitor/Motorista Sénior:		5	0,0
9.9.2.1	- Avalia o Motorista utilizando critérios adequados?			
9.9.2.2	- Regista os resultados em Check List apropriado?			

APETRO – REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

9.9.2.3	- Quando aplicável, define Recomendações / Ações Corretivas?			
9.9.2.4	- Efetua Follow-up às Recomendações/Ações Corretivas?			
9.10	Manual de Motorista			
9.10.1	Tem apresentação correspondente ao fim a que se destina?		1	0,0
9.10.2	Tem referido os aspetos mais importantes da Condução Defensiva, incluindo as normas da empresa relacionadas, nomeadamente, com a:		3	0,0
9.10.2.1	- Política de percursos?			
9.10.2.2	- Política de álcool e de drogas?			
9.10.2.3	- Utilização do telemóvel?			
9.10.2.4	- Utilização do cinto de segurança?			
9.10.3	Tem referidos os aspetos mais importantes do Manuseamento dos Produtos, incluindo as normas da empresa relacionadas, nomeadamente com:		3	0,0
9.10.3.1	- A utilização do EPI?			
9.10.3.2	- A utilização de calços?			
9.10.3.3	- Os procedimentos em caso de contaminação, de derrame e de sobre-enchimento?			
9.10.4	Tem procedimentos relativos à Segurança Pública, nomeadamente referentes a:		1	0,0
9.10.4.1	- Locais de estacionamento?			
9.10.4.2	- Procedimentos de estacionamento?			
9.10.5	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?		3	0,0
9.11	EPI's			
9.11.1	Existe um procedimento escrito que defina que tipo de EPI tem que ser utilizado e em que circunstâncias?		1	0,0
9.11.2	Existem registos:		3	0,0
9.11.2.1	- Da distribuição do EPI e da recolha do EPI fora de uso?			
9.11.2.2	- Dos resultados das Inspeções Aleatórias ao EPI?			

SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA

10	Sistema de Gestão da Segurança			
10.1	Política de segurança da empresa		3	0,0
10.1.1	Verificar se está definida uma Política da Empresa que contemple um compromisso com: - Qualidade, Ambiente e Segurança e Saúde - Segurança - Proibição do consumo de Álcool e Drogas - Utilização do telemóvel e outros meios de comunicação durante a condução			
10.2	Atribuição de responsabilidades			
10.2.1	Verificar se a estrutura e respetivas responsabilidades se encontram definidas e comunicadas contemplando uma estrutura de segurança para a organização		3	0,0
10.2.2	Verificar o envolvimento da Gestão de Topo e participação ativa na implementação de uma participação coletiva na cultura de segurança na empresa (trabalhadores e contratados)		5	0,0
10.2.3	Verificar a existência e funcionamento da comissão de HST na representação e consulta aos colaboradores		3	0,0

APETRO – REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

10.2.4	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	0,0
10.2.5	A Comissão de Segurança reúne-se regularmente, com periodicidade, no mínimo, trimestral?		1	0,0
10.2.6	As Atas das Reuniões da Comissão de Segurança:		3	0,0
10.2.6.1	- Evidenciam que os temas, abordados nas reuniões, correspondem às expectativas dos objetivos da Comissão de Segurança, e, em particular, assuntos relacionados com a atividade na vertente operacional do dia a dia?			
10.2.6.2	- Definem claramente as responsabilidades e os tempos de implementação das ações a desenvolver?			
10.2.6.3	- Evidenciam a verificação das ações definidas em reuniões anteriores e reportadas individualmente em Ata?			
10.2.6.4	- Definem as datas para a realização da reunião seguinte?			
10.2.6.5	- São expostas em lugares apropriados de modo a que todos os colaboradores da Empresa possam ter conhecimento do seu conteúdo?			
10.3	Identificação e cumprimento de requisitos legais e outros			
10.3.1	Verificar se a organização dispõe de mecanismo que permita a identificação dos requisitos legais aplicáveis (e suas alterações), assegure a sua divulgação interna e garanta o seu cumprimento		1	0,0
10.4	Avaliação de risco: identificação de perigos, análise de riscos, matriz de risco			
10.4.1	. Existência de uma Matriz de Risco que reflete as atividades e tarefas desenvolvidas na empresa		3	0,0
10.4.2	Exemplos de ações concretas decorrentes da utilização da Matriz de Risco		1	0,0
10.4.3	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:		5	0,0
10.4.4.1	- A identificação de tarefas executadas pelo operador de transporte (ex.: operações de carga e descarga de produto, condução rodoviária, atividades de manutenção de veículos e instalações)?			
10.4.4.2	- A identificação dos perigos associados com instalações, bens e equipamentos geridos pelo operador de transporte (ex.: instalações administrativas e operacionais, sistemas mecânicos e elétricos, equipamentos sob pressão, acessos e locais de trabalho, equipamentos de preparação para a emergência)?			
10.4.4.3	- As atividades de rotina, atividades pontuais e atividades não planeadas?			
10.4.5	São utilizadas matrizes de risco adequadas à natureza das atividades realizadas e estabelecidos de forma criteriosa os diferentes níveis de risco e as ações de controlo que devem ser implementadas dependendo do risco existente?		5	0,0
10.4.6	Existe um plano de ações 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	0,0
10.4.7	O processo de identificação de perigos e análise de riscos é regularmente sujeito a uma revisão de forma a assegurar a sua atualização bem como revisto obrigatoriamente após a ocorrência de um dos seguintes eventos:		5	0,0
10.4.7.1	- Ocorrência de um acidente;			
10.4.7.2	- Ocorrência de incidente com elevado potencial;			
10.4.7.3	- Previamente a uma alteração das práticas, sistemas e equipamentos existentes?			
10.5	Indicadores e objetivos anuais de segurança			
10.5.1	Existem Indicadores e Objetivos de Segurança adequados para:		1	0,0

APETRO – REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

10.5.1.1	- Os Acidentes Rodoviários?			
10.5.1.2	- As Contaminações, Derrames e Sobre Enchimentos?			
10.5.1.3	- As Anomalias detetadas?			
10.5.2	Os resultados obtidos de uma análise das ferramentas de verificação do desempenho do Sistema de Gestão de Segurança (ex.: inspeções, acompanhamentos, seguimentos, auditorias, ...) são utilizados como entrada para a definição dos Objetivos e Indicadores de Segurança da Organização?		3	0,0
10.5.3	São os objetivos definidos monitorizados, permitindo uma análise e justificação dos Níveis de Segurança atingidos versus Objetivos?		3	0,0
10.5.4	Os Indicadores de Segurança e os respetivos Objetivos da Empresa são comunicados a todos os funcionários?		1	0,0
10.6	Investigação de ocorrências (acidentes rodoviários, derrames, misturas, sobrenchimentos) Reporte de incidentes e acidentes ocorridos nos últimos 12/24 meses			
10.6.1	As Ocorrências, quando relacionadas com os Clientes, são sempre e atempadamente comunicadas (transporte, carga e descarga)?		3	0,0
10.6.2	É feita uma correta Investigação:		5	0,0
10.6.2.1	- Aos Acidentes Rodoviários que tenham causado danos pessoais e/ou significativos danos materiais e/ou com elevado potencial de risco?			
10.6.2.2	- Às Contaminações, Derrames e Sobre Enchimentos que tenham causado significativos danos materiais e/ou com elevado potencial de risco?			
10.6.2.3	- Às anomalias, em maior número e/ou com maior Potencial de Risco, detetadas durante as várias Inspeções Periódicas aos Veículos?			
10.6.2.4	- A ocorrências relacionadas com a proteção (Security)?			
10.6.3	Os Relatórios de Investigação das Ocorrências:		5	0,0
10.6.3.1	- Indicam as Causas Básicas?			
10.6.3.2	- Evidenciam a Análise de Risco, definindo o Risco Inicial e o Risco Final?			
10.6.3.4	- Definem as Recomendações e/ou Ações Corretivas, e os correspondentes responsáveis e respetivos tempos de implementação?			
10.6.3.5	- Os resultados da investigação da ocorrência são partilhados com os interessados (ex.: motoristas, contratados, ...)?			
10.6.4	É assegurada a informação da ocorrência (e resultado da sua investigação) ao Conselheiro de Segurança da empresa?		1	0,0
10.6.5	Os relatórios de investigação são enviados aos Clientes em conformidade com o ASRA?		1	0,0
10.6.6	São efetuados os convenientes Follow-up das Recomendações e/ou Medidas Corretivas?		3	0,0
10.7	Plano de Emergência Rodoviário (P.E.R.)			
10.7.1	O PER:		5	0,0
10.7.1.1	- Tem a abrangência geográfica que contemple todas as regiões onde a empresa desenvolve as suas atividades e de modo equivalente?			
10.7.1.2	- Tem a tipificação dos diferentes tipos de acidentes?			
10.7.1.3	- Define as competências e procedimentos de todos os intervenientes, incluindo a Gerência, nomeadamente a Política de Comunicação aos Órgãos de Comunicação Social?			
10.7.1.4	- Define os meios humanos e materiais considerados necessários?			
10.7.1.5	- Define todos os canais de comunicação necessários?			
10.7.1.6	- Define a interligação do P.E.R. da Empresa com os P.E. dos Clientes?			
10.7.1.7	- É revisto com periodicidade adequada e sempre que hajam alterações relevantes nas várias vertentes da atividade da empresa?			

APETRO – REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

10.7.2	Há evidências da realização de Simulacros:		5	0,0
10.7.2.1	- Com a periodicidade adequada?			
10.7.2.2	- Através de relatórios que evidenciam a avaliação dos mesmos e, sempre que aplicável, a definição de Ações Corretivas?			
10.7.3	Após a ativação do P.E.R., na sequência de uma Ocorrência, é analisado a eficiência do mesmo?		3	0,0

Legenda:

- 0 - Requisito não cumprido
- 0,5 - Requisito parcialmente cumprido
- 1 - Requisito cumprido na totalidade
- NA - Não aplicável

RESULTADO AUDITORIA

--

FICHA DE INSPEÇÃO A VIATURAS - AVALIAÇÃO DE RISCO

		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
	h) N.º Telefone Emergência	BAIXO
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 Refletoras Laterais	BAIXO
	b) Faixa Refletora Traseira	MÉDIO
	c) Placa Refletora "Veículo Longo"	MÉDIO
	d) Placas Refletoras	MÉDIO
	e) Etiqueta Perigo "Inflamável"	MÉDIO
	f) Placas A.D.R. de Produto	MÉDIO
4-DEPÓSITO GASÓLEO	g) Triângulos/Discos Refletor	BAIXO
	a) Fugas	MÉDIO
5- 5ª RODA / PIVOT	a) Folga	MÉDIO
6-PORTA MANGUEIRAS	a) Purgas (posição fechada)	ALTO
7-CALÇOS ESTACIONAM.	a) Existência e Fixação	MÉDIO
8-PNEUS	a) Características	ALTO
	b) Estado	ALTO
9-EXTINTORES 12 Kg	a) Fixação	MÉDIO
	b) Validade	ALTO
10-TRAVAGEM	a) Existência de A.B.S.	ALTO
11-SISTEMA PNEUMÁTICO	a) Fugas	ALTO
12-CHASSIS	a) Fraturas no Chassis	MÉDIO
	b) Aperto Abraçadeiras/Parafusos	MÉDIO
13-CORRIMÃO	a) Existência	ALTO
	b) Funcionamento	ALTO
	c) Válvula Bloqueio Travões	ALTO
14-TANQUE	a) Castelo acima acessórios	MÉDIO
15-SIST. BLOQUEIO	a) Na Grade/Caixa Equipam.	BAIXO
16-SIST.SEGURANÇA	a) Fecho Válvula. De Fundo	MÉDIO
17-SIST.TRANSFEGA EM CASO ACIDENTE	a) Existência	MÉDIO
	b) Correto	MÉDIO
18-CABO CONT.ELÉCTR.	a) Existência	ALTO
	b) Estado/Funcionamento	ALTO
19-OUTROS	a) Guarda-Lamas por Eixo	MÉDIO
	b) Palas Anti-Nuvem	ALTO
	c) Aviso Sonoro de Marcha-Atrás	ALTO
	d) Kit Absorção Derrames	ALTO
	e) Kit Lâmpadas	ALTO
20-GPL GRANEL	a) Diagrama e Legenda	MÉDIO
	b) Numeração Válvulas	MÉDIO
21-VEÍCUL.EMBALAD.	a) Estado das Travessas	ALTO
	b) Estado das Bengalas	ALTO
	c) Eficiência da Amarração	ALTO
22-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 comunicada aos Empregados e a outras partes interessadas
- Política de Subcontratação

2. Organização, Recursos e Responsabilidades

- Coordenador de Segurança
- Conselheiro de Segurança
- Definição da responsabilidade de Segurança em cada nível da organização
- 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. 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 Parqueamento da Frota
- Legislação aplicável é conhecida e a conformidade com ela é objetivo prioritário
- Registos por Trator/Cisterna (documentos, equipamento, manutenção, inspeção)
- Plano de Manutenção e Inspeção

Motoristas

- Registo por Motorista (condições admissão, documentação, inspeção médica, formação/cursos, incidentes/acidentes, inspeção ao comportamento em estrada, inspeção às operações de carga e descarga, avaliação de desempenho, controlo de alcoolémia, uso de EPI's, utilização de telemóveis / dispositivos de alta voz, carga horária, política de percursos)

4. Formação em Prevenção e Segurança (Competências Necessárias)

4.1. Motoristas: Admissão - Formação - Controlo Médico

- Gestores e Supervisores - Sensibilização ao S.G.S.
- Motoristas (1ª linha)
 - Formação
 - Procedimentos
 - Condução Defensiva Proactiva
 - Condução Reativa (Roll Over)
- 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 aspetos:
 - Identificação de tarefas críticas executadas pelo operador de transporte (por ex.: operações de carga e descarga de produto, condução rodoviária, atividades de manutenção de veículos e instalações, etc.);
 - Perigos associados com instalações, bens e equipamentos geridos pelo operador de transporte (por ex.: instalações administrativas e operacionais, sistemas mecânicos e elétricos, 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 atividade do operador de transporte, estabelecendo de forma criteriosa os diferentes níveis de risco e as ações de controlo que lhes estão associadas;
- Existência de um plano de ações por forma a implementar medidas de controlo e redução do risco;
- Follow-up das recomendações/medidas corretivas;
- 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 Atividades de Segurança com Controlo dos Objetivos (incl. Emergência)

Plano de Atividades de Segurança

- Objetivos de Segurança
- Objetivos comunicados ao pessoal

Plano de Emergência

- Capacidade de resposta a emergências/contingências
- Plano escrito - divulgado – testado (simulacros)
- 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 objetivo de testar o S.G.S. em função de:
- Resultados dos Auditos
- Nível de desempenho avaliado por Clientes/Fornecedores
- Fatores relevantes internos/externos (Autoridades, Media)
- Desempenho global do negócio

MATRIZ DE AUTOAVALIAÇÃO 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 e 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 respetivo 'feedback'
5 - Análise de Riscos de Segurança e seus Controlos	Não existe análise nem sensibilidade para o assunto	Preocupação localizada apenas em aspetos relacionados com acidentes mais graves já sofridos	Preocupação com o conhecimento e hierarquização dos riscos mais elevados, típicos do ramo da atividade em causa	Abordagem estruturada (determinística à avaliação de risco, com identificação de ameaças, seus controlos e decisão sobre ações corretivas	Abordagem Quantificada/ probabilística da avaliação de risco por cenários de potenciais incidentes com equacionamento das implicações nos negócios
6 - Plano de Atividades de Prevenção e Segurança com Controlo de Objetivos	Não existe qualquer ideia sobre um plano de atividades 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 atividades do negócio com impacte na Saúde Segurança e Ambiente	O plano tem grande detalhe de itens e respetiva calendarização, a sua discussão foi participada por todos os níveis e abrange todas as atividades	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 - Ações Corretivas 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)



MODELOS

março 2018

MODELOS

Modelo I.1 – Ficha de Inspeção de Viatura

Modelo II.1 – Avaliação de desempenho de Motoristas

Modelo II.2 – Condução Defensiva – Acompanhamento de Motoristas em Estrada

Modelo II.3 – Inspeção em Curso

Modelo III.1 – Registo de Entidade Formadora de Motoristas de Veículos Pesados

Modelo IV.1 – Estatística de Acidentes

Modelo V.1 – Caracterização da Empresa

FICHA DE INSPEÇÃO A VIATURAS

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

Transportador: _____
 Motorista: _____
 Matrículas: _____ / _____

Data inspeção: ____/____/____
 Local: _____
 Kms: _____ / _____

Inspeção: Início Serviço ()
 Periódica ()

		RT	TRA	SRT	RE	SRE			RT	TRA	SRT	RE	SRE
1-CABINA (inclui frontal)>	a) Estado Geral						18-TANQUE (cont.)	c) Castelo Acima Acessórios					
	b) Vidros						19-ESCADA	d) Piso Anti-Derrapant.Castelo					
	c) Limpa Para-Brisas						20-CORRIMÃO	a) Amovível					
	d) Espelhos Retrovisores							a) Existência					
	e) Fecho Portas						21-PICADEIROS TANQUE	b) Funcionamento					
	f) Aviso Sonoro Travão Mão							c) Válvula Bloqueio Travões					
	g) Fixação Bancos						22-GRADES LATERAIS	a) Fracturas no Chassis					
	h) Cintos Segurança							b) Aperto Abraçadeiras/Paraf.					
	i) Kit Mãos Livres Telemóvel						23-ENTRADAS HOMEM	a) Existência					
	j) Corte Corrente							b) Estado					
l) Extintor(fixação e validade)						24-VÁLV.VÁCUO/PRESSÃO	a) Existência						
m) Triângulo Pré-Sinalização						25-VÁLVULAS RESPIRO	a) Existência						
n) Telefones Emergência							b) Abertura/Fecho						
2-TACÓGRAFO	a) Funcionamento						26-VÁLV.SEGURANÇ.(LPG)	a) Existência					
	b) Aprovação A.D.R.						27-VÁLVULAS FUNDO	a) Existência					
3-LIMITADOR VELOCIDADE	a) Funcionamento						28-VÁLV.CARGA/DESCAR.	a) Funcionamento					
4-DIRECÇÃO	a) Funcionamento						29-TRANSFEGA EMERG.	a) Existência Equipamento					
5-ILUMINAÇÃO (colocação, cor, eficiência visual e funcionamento)	a) Presença						30-SENSOR.NÍVEL MÁX.	a) Existência					
	b) Médios						31-VÁLVULAS EMERGÊNC. (corte rápido)	a) Existência					
	c) Máximos						32-CABO CONT.ELÉCTRIC.	a) Existência					
	d) Faróis de Nevoeiro							b) Estado/Funcionamento					
	e) Piscas						33-PORTA MANGUEIRAS	a) Material					
	f) Stop							b) Fugas					
	g) 3º Farolim Travagem						34-KIT ABSORÇ. DERRAM.	a) Existência					
	h) Marcha Atrás							b) Correto(local e conteudo)					
	i) Farolins Nevoeiro						35-LIGAÇÕES ENTRE O TRACTOR E O SEMI-REBOQUE	a) Ligações Pneumáticas					
	j) Iluminação Matrícula							b) Ligações Hidráulicas					
	l) Luzes Delimitadoras Veículo						36-OUTROS	c) Ligações Eléctricas					
6-CHASSIS	a) Estado Geral Conservação							d) Ligação do A.B.S.					
7-SUSPENSÃO	a) Estado Geral Conservação							e) Folga Cavilhão/Prato					
	b) Estado Foles (se aplicável)							a) Guarda-Lamas					
8-DEPÓSITO GASÓLEO	a) Fixação Depósito							b) Palas Anti-Nuvem					
	b) Fugas							c) Avisa.Sonoro Marcha-Atrás					
9-ESCAPE	a) Montagem Correta							d) Caixa Primeiros Socorros					
10-PNEUS	a) Características							e) Caixa de Ferramentas					
	b) Estado							f) Kit Lâmpadas					
	c) Montagem							g) Lanternas A.D.R.					
11-TRAVAGEM	a) Existência de A.B.S.							h) Colete Refletor					
	b) Funcionamento Luz A.B.S.							a) Diagrama e Legenda					
	c) Estado de Conservação de Tubag. e Depósitos(fugas)							b) Numeração Válvulas					
	d) Eficiência							a) Estado Malhal					
	e) Equilíbrio							b) Estado Taipais					
12-EXTINTORES 12 Kg	a) Fixação							c) Sistema Amarração					
	b) Validade							a) Livrete					
13-CALÇOS DE ESTACION.	a) Existência							b) Registo de Propriedade					
	b) Fixação							c) Licença de Circulação					
14-PARA-CHOQUES	a) Estado							d) Seguro Responsab.Civil					
15-SINALIZAÇÃO (colocação, cor, estado e fixação)	a) Placa Ref."Veículo Longo"							e) Ficha ITV					
	b) Placas Reflectoras							f) Ficha Tacógrafo					
	c) Etiket.Perigo "Inflamável"							g) Certificado A.D.R.					
	d) Placas A.D.R. de Produto							h) Fichas de Segurança					
	e) Triângul./Discos Reflector.							i) F.Inspeção Mod. I.1(Apetro)					
16-SISTEMA PNEUMÁTICO	a) Fugas												
17-INSTALAÇ. ELÉCTRICA	a) Estado												
	b) Protegida, segundo A.D.R.												
	c) Interruptor Geral A.D.R.												
	d) Resguardo de Baterias												
18-TANQUE	a) Fracturas												
	b) Fugas												

RT - Rígido com Tanque

TRA - Tractor

SRT - Semi-Reboque Cisterna

RE - Rígido de Embalados

SRE - Semi-Reboque de Embalados

INSPEÇÃO:

(V) - Em Condições

(X) - A Reparar

(+) - Ver Observações em Anexo

Efetuada por: _____

Função: _____

Assinatura: _____

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DE MOTORISTAS

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

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

<p>De acordo com os fatores 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 - Objetivos	4	3	2	1	0	mp	50%
Ausência de contaminações							
Ausência de derrames							
Ausência de sobre-enchimentos							
Ausência de erros administrativos							
Ausência de infrações a normas e procedimentos							
Avaliação média parcial							

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

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

<p>4 - Comentário: Tendo em conta a apreciação global efetuada, indique os aspetos em que entende ser necessário melhorar o desempenho e descreva como podem ser alcançados esses melhoramentos.</p>

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 refletir um valor calculado com base no estipulado no nº. 2 dos Procedimentos Auxiliares.

2. Desempenho da Função - Objetivos

O Transportador procede a esta avaliação em função dos Objetivos estabelecidos anualmente para cada um dos itens que constituem este capítulo, bem como das inspeções efetuadas 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:

- Avaliação de Competências, 30%
- Desempenho da Função - Objetivos, 50%
- Desempenho da Função - Gestão de Riscos, 20%

2. Na avaliação do Desempenho da Função – Objetivos 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
Infrações 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					
INÍCIO 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. Efetua 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 corretamente as luzes e a buzina					
22. Utiliza antecipadamente os piscas					
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 corretamente (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 corretamente					
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 CORRETOS (***)	

NOTAS: (*) - M = Melhorável

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

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

(X 3) - Fator de Ponderação para o cálculo da % de Itens Corretos

Monitor

Motorista

INSPEÇÃO EM CURSO

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 recomendadas				
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 corretamente as luzes e a buzina				
9. Utiliza antecipadamente os piscas				
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 corretamente (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 corretamente				
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 CORRETOS (***)

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 Corretos

MONITOR _____



Nº do Registo _____/_____
Receção _____
Validade _____
A preencher pela APETRO

CONDUÇÃO DEFENSIVA / MANUSEAMENTO DE PRODUTOS
REGISTO DA ENTIDADE FORMADORA DE MOTORISTAS DE VEÍCULOS PESADOS

1. IDENTIFICAÇÃO		
NOME		
SEDE		
COMUNICAÇÕES		
Telefone		Website
Fax		E-mail
REGISTOS LEGAIS		
Independente ou Empresário Individual <input type="checkbox"/>	Associação sindical, patronal ou outra <input type="checkbox"/>	Sociedade <input type="checkbox"/>
	Capital Social	k. euro
NIF	Nº Registo Comercial	
Acreditação DGERT	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
Telefone	Fax	Email
2. CARACTERÍSTICAS DAS ATIVIDADES DE FORMAÇÃO		
PRINCIPAIS ATIVIDADES DE FORMAÇÃO (descreva de forma sucinta as diferentes áreas de formação e tipificar cursos ministrados)		

2. CARACTERÍSTICAS DAS ATIVIDADES DE FORMAÇÃO		
QUANTIFICAÇÃO DAS AÇÕES DE FORMAÇÃO DE FORMADORES DE MOTORISTAS NO ÚLTIMO ANO CIVIL Ano:		
Curso (designação)	Nº de formandos	Horas de formação (nº médio/curso)
PRINCIPAIS CLIENTES A QUEM FOI PRESTADA A 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 (vídeos, retroprojetores, 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 objetivas e correspondem ao perfil da nossa organização como entidade formadora e que procederemos à sua reformulação sempre que se verifiquem 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 a objetividade das informações prestadas bem como para verificar as condições de realização dos cursos.

Data:

O Responsável pela Entidade Formadora

Nome:

Cargo:

Anexos:

SEGURANÇA RODOVIÁRIA – ESTATÍSTICA DE ACIDENTES

Entidade _____

Ano _____ Semestre 1 2

Combustíveis Asfaltos Químicos 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	

GNL	Km x 1000	
	Nº Acidentes	
	Feridos Próprios	
	Feridos Terceiros	
	Mortes Próprios	
	Mortes Terceiros	
	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: Conselheiro de Segurança	Telef.:
Nome:	Cargo: Resp. Sistema Qualidade	Telef.:

DIMENSÃO DA EMPRESA

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

DIMENSÃO DA FROTA

Frota própria	P.Branc.	Fuel	Asfalt.	LPG - g	LPG - e	GNL	Químico	Lubs	Outros
Anos experiência									
Nº tratores									
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.Branc.	Fuel	Asfalt.	LPG - g	LPG - e	GNL	Químico.	Lubs	Outros
Anos experiência									
Nº tratores									
Nº semi-reboques									
Nº rígidos									
Nº motoristas									

Nome da empresa:									
Início contrato:			Certificação:			Validade:			
Frota contratada	P.Branc.	Fuel	Asfalt.	LPG - g	LPG - e	GNL	Químico.	Lubs	Outros
Anos experiência									
Nº tratores									
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

--

Data: