



**epcol**

EMPRESAS PORTUGUESAS  
DE COMBUSTÍVEIS  
E LUBRIFICANTES



REGRAS SOBRE BOAS PRÁTICAS COMUNS

# Transporte rodoviário de combustíveis

Junho, 2024

[www.epcol.pt](http://www.epcol.pt)

NOTA:

Este documento foi elaborado pelo Grupo de Trabalho de Transportes Rodoviários de Produtos Petrolíferos da EPCOL, no âmbito do ASRA (Acordo de Segurança Rodoviária Acrescentada), e aplica-se ao território de Portugal Continental.

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

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

# 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 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) .....	7
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 ▼ .....	9
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. Indicadores de aperto das porcas das rodas .....	10
4.1.20. Extintores .....	11
4.1.21. Kit de absorção de derrames ▼ .....	11
4.1.22. Avisador sonoro marcha atrás .....	11
4.1.23. Luz de travagem suplementar .....	11
4.1.24. Faixas refletoras suplementares .....	12
4.1.25. Avisador de falta de acionamento do travão de mão .....	12

4.1.26. Sistema de bloqueio dos veículos cisternas com as mangueiras ligadas .....	12
4.1.27. Sistema de segurança de fecho das válvulas de fundo das cisternas .....	12
4.1.28. Corrimão anti-queda.....	13
4.1.29. Espelhos auxiliares .....	13
4.1.30. Sistema de trasfega em caso de acidente.....	13
4.1.31. Caixas de carga de embalados de GPL .....	15
4.1.32. Números de telefones de emergência .....	15
4.1.33. Manómetros.....	15
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.....	16
4.6. Normas de utilização .....	17
4.6.1. Cinto de segurança .....	17
4.6.2. Objetos soltos nas cabinas .....	18
4.6.3. Calços.....	18
4.6.4. Telemóveis .....	18
4.6.5. Sistema de cruise control .....	19
4.6.6. Cabo de continuidade elétrica.....	19
4.6.7. Aceitação do veículo pelo motorista .....	20
4.6.8. Pneumáticos.....	20
4.6.9. Contentores de embalados de GPL.....	23
SECÇÃO II – MOTORISTAS .....	24
1. Preâmbulo.....	24
2. Âmbito .....	24
3. Vigilância dos veículos .....	24
4. Admissão, formação e controlos médico e psicológico.....	24
5. Desempenho dos motoristas .....	25
5.1. Avaliação anual .....	25
5.2. Inspeções ▼.....	25
5.3. Recusa de prestação de atividade .....	25
5.3.1. Contaminação com ocultação de factos .....	25
5.3.2. Derrame com ocultação de factos .....	25
5.3.3. Acidentes.....	25

---

6.	Condições para desempenho.....	26
6.1.	Condições de admissão ▼ .....	26
6.2.	Formação.....	27
6.2.1.	Conteúdos e metodologia .....	27
6.2.2.	Entidades formadoras .....	30
6.3.	Controlo médico.....	32
6.4.	Controlo psicológico .....	32
6.5.	Política de álcool e drogas .....	33
6.6.	Carga horária dos motoristas .....	33
6.7.	Política de percursos .....	33
6.8.	Manual do motorista .....	33
6.9.	Proibição de fumar nas cabinas dos veículos.....	34
6.10.	Equipamentos de proteção individual .....	34
	SECÇÃO III – AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE.....	35
1.	Objetivo .....	35
2.	Definição do modelo de avaliação.....	35
3.	Processo de auditoria .....	35
3.1.	Marcação da auditoria ao sistema de gestão de segurança .....	35
3.2.	Envio de informação pelo operador de transporte para a auditoria ao sistema de gestão de segurança .....	36
3.3.	Preparação pelo grupo auditor da auditoria ao sistema de gestão de segurança .....	36
3.4.	Duração e local da auditoria ao sistema de gestão de segurança .....	36
3.5.	Entrada ao serviço de um novo operador de transporte.....	37
3.6.	Realização de auditoria ao sistema de gestão de segurança .....	37
3.7.	Avaliação ao cumprimento da implementação das recomendações da auditoria anterior ao sistema de gestão de segurança .....	39
3.8.	Avaliação dos resultados das inspeções surpresa aos veículos .....	39
3.9.	Avaliação da receção da documentação pré-auditoria.....	40
3.10.	Resultado do processo de auditoria.....	40
3.11.	Prazo para envio de resultado do processo de auditoria ao Operador de Transporte.....	41
	SECÇÃO IV – SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA.....	42
1.	Objetivo .....	42
2.	Âmbito .....	42
3.	Estrutura básica do sistema .....	42
4.	Informação, análise e estatística de acidentes .....	43
4.1.	Acidente rodoviário - definição .....	43
4.2.	Informação específica – acidente rodoviário.....	43

4.3. Acidente rodoviário reportável.....	44
4.4. Acidente rodoviário divulgável – informação geral.....	44
SECÇÃO V – SISTEMAS DE GESTÃO .....	45
1. Sistema de gestão da qualidade .....	45
2. Sistema de avaliação dos operadores de transporte – ASRA .....	45
3. Outros sistemas de gestão .....	45

#### 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 rastreio 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 II.6 – Equipamentos de protecção individual	
Anexo III.1 – Protocolo de auditoria	
Anexo III.2 – Ficha de inspeção a viaturas - avaliação de risco	
Anexo IV.1 – Componentes do sistema de gestão de segurança	
Anexo IV.2 – Matriz de autoavaliação do sistema de gestão de segurança	
Anexo IV.3 – Organização e Sistema de Gestão de Segurança	
Anexo V.1 – Matriz de riscos	

#### 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 – Certificado de Avaliação Psicológica	
Modelo V.1 – Estatística de Acidentes	
Modelo V.I.1 – Caracterização da Empresa	

# INTRODUÇÃO

Esta edição do manual tem, em relação à de junho de 2022, as seguintes novas regras:

- Secção II – MOTORISTAS:  
6.5 Política de Álcool e Drogas
- Anexo III.1 – Protocolo de Auditoria  
3m Política de Álcool e Drogas
- Anexo IV.3 – Sistema de Gestão de Segurança
- Anexo V.1 – Matriz de Risco
- Modelo IV.1 – Certificado de Avaliação Psicológica

E foram alteradas as seguintes regras:

- Secção I – VEÍCULOS:  
4.1.3 ABS
- Secção II – MOTORISTAS:  
3 Vigilância de Veículos  
6.4 Controlo Psicológico  
6.7 Política de Percursos  
6.10 Equipamento de Proteção Individual
- Secção IV – SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA  
3 Estrutura Básica de Sistema  
4.3 Acidente Rodoviário Reportável
- Anexo I.1 – Norma da Vida Útil dos Veículos
- Anexo II.2 – Exame de Psicologia do Tráfego para Avaliação Inicial e Longitudinal de Fatores de Risco para Motoristas de Transporte de Mercadorias Perigosas
- Anexo II.3 – Exame de Psicologia do Tráfego para Rastreamento de Fatores de Risco
- Anexo II.4 – Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Condução Defensiva (Parte Teórica)
- Anexo II.5 – Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Manuseamento de Produtos (Transporte e Manuseamento de Mercadorias Perigosas)

# 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 EPCOL, 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 EURO5 e EURO6

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

- 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

Sistema legalmente obrigatório.

#### 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 semirreboque) 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 semirreboque.

#### 4.1.6. Inspeções iniciais a reboques e semi-reboques

Após a construção dos reboques e semirreboques (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 EPCOL 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 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 que, em caso de acidente e conseqüente deformação da cisterna, as golas não sofram alterações geométricas que deem 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  $\leq 50$  mm/min

Os porta-mangueiras têm de ser metálicos.

b. É necessária a apresentação, pelos Operadores de Transporte, à Associada da EPCOL 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. Indicadores de aperto das porcas das rodas

É obrigatório a aplicação de indicadores de aperto em todas as porcas de todas as rodas dos veículos cisternas e de embalados.

Estes acessórios deverão permitir a verificação da manutenção do aperto das porcas através da simples verificação visual.

#### 4.1.20. 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.

O extintor de 2Kg deve estar instalado no interior da cabina, devidamente fixado, do lado do condutor.

#### 4.1.21. 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.

#### 4.1.22. 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 semirreboque.

#### 4.1.23. 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.

Recomenda-se instalar a luz entre 1,20 e 1,50 m de altura ao solo.

#### **4.1.24. 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.

Recomenda-se a instalação das faixas também nas cabinas dos veículos.

#### **4.1.25. 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.

#### **4.1.26. 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.

#### **4.1.27. 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.

#### 4.1.28. 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.

#### 4.1.29. 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.

#### 4.1.30. Sistema de trasfega em caso de acidente

##### 4.1.30.1. 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 semirreboques 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.

#### 4.1.30.2. 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 semirreboques 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.

#### 4.1.30.3. 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.

#### 4.1.30.4. 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-Gás, 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.

Para os veículos que entrem pela primeira vez ao serviço a partir de outubro de 2020 deverão instalar a linha da fase gasosa próxima da tubagem de emergência.



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.

#### 4.1.30.5. 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 semirreboques 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.

#### 4.1.31. 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. Alternativamente poderão ser utilizadas correntes de aço com dimensões adequadas.

b 2. O malhal não poderá ter uma altura inferior a metade da altura do contentor colocado na fiada mais alta.

#### 4.1.32. Números de telefones de emergência

Todos os veículos contratados, ao serviço das Associadas da EPCOL 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 trate de transporte a granel quer de embalados, e de modo a serem visíveis a uma distância mínima de 20 metros.

#### 4.1.33. Manómetros

Todos os veículos-cisternas 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 ▼

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.
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.
3. Os documentos atrás referidos deverão ser, no mínimo, agrupados por viatura.
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, semirreboques 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 e deverá efetuar o registo da mesma antes de iniciar o serviço.

Este documento, em papel ou em registo informático, indicará a matrícula do veículo, a data e os kms em que se efetua esta ação e os vários itens a verificar.

No caso de a viatura trabalhar em dois turnos, cada motorista, antes de iniciar o respetivo turno, deverá efetuar esta ação.

## 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 ou por si delegadas:

- 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 simultâneo, a Entidade Inspetora comunicará os resultados das inspeções aos Operadores de Transporte proprietários dos respetivos veículos.
- 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.
- 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.
- Quando 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 tratar de causas relacionadas com atuações incorretas do Motorista ou dos Serviços de Manutenção, o Operador de Transporte deverá:
- Acompanhar mais intensivamente a atuação dos mesmos;
- 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, nomeadamente quanto a:

### 4.6.1. 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. Objetos soltos nas cabinas**

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

#### **4.6.3. Calços**

Os veículos devem estar equipados com 2 calços de estacionamento, colocados em suportes próprios, estando um situado do lado do condutor.

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

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

Nos veículos com dois ou mais eixos traseiros deverão colocar os dois calços entre dois rodados consecutivos, um de cada lado.

Nos veículos de eixo traseiro simples deverão ser aplicados os dois calços, impedindo a deslocação em ambos os sentidos.

#### **4.6.4. Telemóveis**

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

##### **4.6.4.1. Na condução**

À exceção do atendimento de chamadas voz de curta duração e só se conectado por sistema de mãos livres, todas as utilizações deste equipamento estão proibidas.

##### **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 quando não homologados para atmosferas potencialmente inflamáveis.  
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. 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. 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 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. 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 emergências.

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 EPCOL poderão solicitar as referidas declarações em qualquer momento.

#### **4.6.8. 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.
- b. 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)).
- c. Os pneumáticos, quer sejam direcionais, de tração ou mistos, terão de ser do tipo RADIAL. 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.
- f. Para além de questões óbvias de segurança, o cumprimento desta norma aumenta a vida do pneumático.  
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, cardãs, etc.)
- d. Após a colocação de qualquer roda num eixo, dever-se-á verificar obrigatoriamente o aperto de cada uma das porcas depois de  $\pm 100$  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. 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 climáticas 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 EPCOL, de suas Participadas ou de terceiros com contratos de armazenagem com aquelas, independentemente da duração da prestação de serviços.

### 3. Vigilância dos veículos

Para além do que está definido no Capítulo 1.10 Disposições relativas à Segurança Pública e no Capítulo 8.4 Prescrições relativas à Vigilância de Veículos, do ADR:

- a. Em caso de necessidade de paragem para descanso, repouso, pausa ou pernoita, os motoristas, que realizam 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.
- b. Para as paragens de pernoita, os motoristas só o podem fazer ou nas instalações do transportador ou em locais autorizados pela empresa, previamente dados a conhecer aos motoristas. Estes locais deverão ter sido sujeitos a uma avaliação de risco pela empresa seguindo, no mínimo, os critérios referidos nas prescrições do ADR.
- c. Em caso de necessidade extrema de paragem de pernoita em local que não o previamente definido, os motoristas devem comunicar ao transportador de tal facto aguardando aprovação do mesmo.

### 4. Admissão, formação e controlos médico e psicológico

O exercício da atividade de motorista de veículos de transporte de produtos petrolíferos e de GNL, utilizados pelas Empresas Associadas da EPCOL diretamente ou pelos seus Operadores de

Transporte, está condicionado ao preenchimento das condições para desempenho constantes do capítulo 6 seguinte.

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.

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, ou sistema de avaliação equivalente

### 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 EPCOL 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 das habilitações legalmente exigíveis aos Motoristas para a prestação de serviços no transporte de produtos petrolíferos, é ainda necessário o cumprimento das seguintes condições:

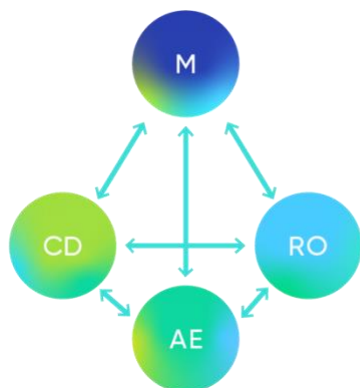
- Ter sido submetido a exame médico e diagnósticos auxiliares conforme especificado no Anexo II.1
- Ter obtido aprovação em exames de psicologia do tráfego conforme especificado no Anexo II.2
- Possuir uma experiência igual ou superior a 3 anos na condução de veículos pesados
- Ter obtido aprovação em 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 Monitor com as habilitações definidas na regra 6.2.2.1.3 Condições para o exercício da função de Monitor para os Acompanhamentos em Estrada
- Ter obtido apreciação favorável do Monitor de acompanhamento.

Alternativamente, e sempre que justificado, poderão ser admitidos motoristas com experiência na condução de veículos pesados inferior a 3 anos, desde que cumpram todos os seguintes requisitos:

- Cumprir com as exigências já descritas no cenário para a experiência de mais de três anos
- Ter experiência na condução de veículos pesados nunca inferior a 1 ano e na mesma empresa que presta serviços no transporte de produtos petrolíferos
- Ter frequentado, com aproveitamento, o curso de “Condução em Situações de Emergência” a que se refere o número 6.2.1.2
- Ter sido submetido a um período de experiência não inferior a 15 dias, devidamente acompanhado por Monitor com as habilitações definidas na regra 6.2.2.1.3 Condições para o exercício da função de Monitor para os Acompanhamentos em Estrada.
- Decorrido um mês após o período referido no parágrafo anterior, ser submetido a um segundo período da avaliação nunca inferior a 7 dias, em condições similares.
- Ter sido considerado apto pela empresa que ministra os Cursos de Condução Defensiva baseado nos resultados integrados das formações em sala, da formação de Condução em Situações de Emergência e dos dois períodos de acompanhamentos.  
Nessa altura deverá definir um plano de áreas de melhoria resultantes daquelas ações que deverá ser devidamente acompanhado.

## 6.2. Formação

Os Operadores de Transporte deverão criar condições e garantir que os formadores das formações teóricas e práticas tenham acesso às informações necessárias para a realização dos cursos conforme descrito abaixo. Baseado nos resultados (ações de melhoria) de cada formação, deverá haver interação dinâmica entre os programas de cada módulo formativo, teórico e /ou prático, muito em particular nos três módulos referentes à condução, conforme a seguinte representação:



M Motorista;  
CD Condução defensiva;  
RO Acompanhamento em estrada;  
AE Roll over (condução em situações de emergência).

### 6.2.1. Conteúdos e metodologia

#### 6.2.1.1. Em condução defensiva

##### Estrutura

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

- Parte teórica, realizada em sala, com a duração mínima de 4 horas e em grupos de formandos não superior a 12.  
O programa base é o constante do Anexo II.4 devidamente adaptado, com especial incidência nas áreas de melhoria identificadas na parte prática (acompanhamentos de motoristas em estrada) e nos resultados dos cursos em situações de emergência, tanto dos testes teóricos (as respostas erradas) como nos exercícios práticos (com classificações inferiores 100 %).
- 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, seguindo a lista de verificações (check list) – Modelo II.2.  
Neste documento deverão ser registadas as recomendações. Também deverá ficar registado o número de chamadas telefónicas recebidas ou efetuadas durante o período do acompanhamento. Na altura do acompanhamento deverá ser impresso o talão do tacógrafo, com as indicações das data e hora, que devendo ficar anexado ao check list.  
Terá lugar uma reunião final com o Motorista.

## Periodicidade

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

## 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 EPCOL até obter aquele nível mínimo ou superior.

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

## 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.

Antecipadamente, o Avaliador deverá ser conhecedor das áreas de melhoria identificadas nos anteriores acompanhamentos em estrada ao mesmo motorista e dos resultados dos cursos de condução em situações de emergência, tanto dos testes teóricos (as respostas erradas) como dos exercícios práticos (com classificações inferiores a 100 %), aos quais dará especial atenção quando da ação de avaliação.

Neste documento deverão ser registados os follow-ups dos aspetos verificados e descritos acima e registadas as áreas de melhorias e a consequentes recomendações.

Também deverão ficar registadas o número de chamadas telefónicas recebidas ou efetuadas durante o período de avaliação.

Na altura do acompanhamento deverá ser impresso o talão do tacógrafo, com as indicações das data e hora, que deverá ficar anexado ao check list.

Terá lugar uma reunião final com o Motorista para discussão das observações.

### 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).

Esta periodicidade entrou 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

#### 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.

## 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 entraram em vigor a partir de 1 de janeiro de 2018.

## 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 EPCOL 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

#### Condições para o exercício da função de Formador nos cursos de Condução Defensiva

- a. Ter habilitação própria de Formador com certificado válido emitido pelos reguladores oficiais de formação;



- b. Ter 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. Ter acompanhado um Curso de Condução em Situações de Emergência, com a periodicidade de 5 em 5 anos.  
Deverá obter um certificado de presença, da empresa que ministra este curso.  
Este certificado deverá ser enviado para a EPCOL a fim de garantir a manutenção do respetivo registo de Entidade de Formação;
- f. Conhecimento do ADR na versão mais atual;
- g. Conhecimento das “Regras sobre Boas Práticas Comuns” da EPCOL, na versão mais atual;

#### Condições para o exercício da função de Formador nos cursos de Manuseamento de Produtos:

- a. Ter habilitação própria de Formador com certificado válido emitido pelos reguladores oficiais de formação;
- b. Ter Certificado de Conselheiro de Segurança;
- c. Conhecimento das “Regras sobre Boas Práticas Comuns”, da EPCOL, na versão mais atual;
- d. Para a formação em extintores deverá estar habilitado para o efeito como técnico superior de segurança ou a ser ministrada por bombeiros.

#### Condições para o exercício da função de Monitor para os Acompanhamento em Estrada:

- a. Ter carta de condução de veículos pesados e prática de condução de veículos pesados;
- b. Conhecer a atividade de transporte de mercadorias perigosas, especialmente na vertente de segurança de bens materiais e humanos, demonstrável através de descrição curricular;
- c. Ter frequentado um Curso de Condução, com as componentes teórica e prática, conforme descrito em 6.2.1.1, ministrado pelo mesmo Formador dos Motoristas.
- d. O Monitor deverá voltar a frequentar o curso sempre que haja um novo Formador de Motoristas;
- e. Ter frequentado um Curso de Condução Defensiva, com componente prática.
- f. Deverá voltar a frequentar este curso uma vez em cada 5 anos;
- g. Ter acompanhado um Curso de Condução em Situações de Emergência, com a periodicidade de 5 em 5 anos.  
Deverá obter um certificado de presença, da empresa que ministra este curso;
- h. Conhecimento do ADR na versão mais atual;
- i. Conhecimento das “Regras sobre Boas Práticas Comuns”, da EPCOL, na versão mais atual.

#### Registo e Obrigações dos Formadores de Motoristas

- a. As Entidades de Formação, individuais ou coletivas, deverão submeter-se ao seu registo na EPCOL (vide 6.2.2.1.1 e 6.2.2.1.2) de acordo com o formulário Modelo III.1.
- b. Complementarmente às ações de formação, as Entidades de Formação deverão:
  - Enviar os certificados de presença de cada um dos Formadores nos Cursos de Condução em Situações de Emergência, com a periodicidade exigida;

- Verificar validar e registar o cumprimento das Condições para o exercício da Função de Monitor para os Acompanhamentos em Estrada;
  - Anualmente recolher os dados:
    - das avaliações contínuas dos Motoristas (previstas em 6.2.1.1.4), realizadas pelo(s) Avaliador(s) do(s) Operador(es), de Transporte auditar a eficiência das mesmas, incluindo todas as regras constantes na regra 6.2.1.1, verificar a implementação das recomendações a cada Motorista,
    - das avaliações dos Cursos de Condução em situações de emergência e posteriores ações corretivas, compilá-los e tratar estatística e qualitativamente os mesmos;
  - 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.
- c. A manutenção do Registo como Entidade Formadora está dependente do cumprimento das obrigações referidas acima em b.

### 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.

Após um acidente rodoviário reportável, o motorista envolvido será submetido a exames de psicologia do tráfego, de acordo com o especificado no Anexo II.3.

Todos os resultados devem de se situar acima do percentil 30 (Penta 3 – nível médio) para que o candidato à avaliação seja considerado APTO.

Penta 1	Penta 2	Penta 3	Penta 4	Penta 5
Fraco (0-9)	Médio-Inferior (10-29)	Médio (30-74)	Médio-Alto (75-94)	Elevado (95-100)

Deverá ser emitido o Certificado de Avaliação Psicológica conforme o Modelo IV.

## 6.5. Política de álcool e drogas

Os Operadores de Transporte deverão implementar uma Política de Álcool Zero e drogas, definindo ações de formação e de sensibilização para o seu cumprimento.

## 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 Operadores de Transporte deverão informar os Motoristas, por meios considerados eficazes, da última revisão da avaliação dos percursos;
- e. Os Motoristas dos Operadores de Transportes devem seguir rigorosamente os percursos, se previamente indicados e programados pelos seus Clientes;
- f. Caso os Clientes não indiquem o percurso a seguir, os Motoristas dos Operadores de Transportes devem utilizar as estradas por ordem decrescente de categoria (Autoestradas, IP's, IC's, E.N., E.M.), preferencialmente as Autoestradas até às saídas mais próximas dos locais de carga e de descarga;
- g. 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;
- h. Em qualquer situação imprevisível, que implique desvios aos percursos definidos, os Clientes devem ser comunicados, com a maior brevidade possível, sobre tais alterações;
- i. 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 de 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)
- Check list 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 EPCOL.

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

## 6.10. Equipamentos de proteção individual

Os motoristas antes de iniciarem qualquer operação de carga, de descarga ou de trasfega de produtos (nomeadamente em situações tipificadas nos Planos de Emergência, sendo, nestes casos, esta regra extensível aos membros das equipas de emergência) têm de usar os equipamentos de proteção individual indicados no Anexo II.6 depois de verificarem o bom estado dos mesmos.

## SECÇÃO III – AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE

### 1. Objetivo

As Associadas da EPCOL 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 pelas “Regras sobre Boas Práticas Comuns”.

A avaliação do Operador de Transporte tem como principal intuito a aferição do nível do cumprimento das regras constantes deste manual, de forma objetiva, rigorosa e transparente.

### 2. Definição do modelo de avaliação

A avaliação do Operador de Transporte será efetuada maioritariamente de forma presencial, sendo a mesma suportada nos seguintes quatro vetores de avaliação e respetivas ponderações no valor final da avaliação:

Vetor de Avaliação	Ponderação
Resultado da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança	50%
Cumprimento da implementação das Recomendações da Auditoria anterior ao Sistema de Gestão de Segurança	20%
Documentação Pré-Auditoria	5%
Resultados das Inspeções Surpresa aos Veículos	25%

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. Processo de auditoria

#### 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.

A informação enviada ao Operador de Transporte, para marcação de auditoria, dever-se-á fazer acompanhar da identificação dos constituintes do grupo auditor (nome e empresa petrolífera). Salienta-se que o grupo auditor, a não ser por motivos excecionais aprovados pelo grupo de trabalho da EPCOL, deverá ser constituído no máximo por 5 elementos, incluindo o coordenador do grupo auditor.

### **3.2. Envio de informação pelo operador de transporte para a auditoria ao sistema de gestão de segurança**

Com o intuito de reduzir o tempo de realização da auditoria, o Operador de Transporte deverá enviar, obrigatoriamente em formato eletrónico, para o coordenador do grupo auditor, identificado na etapa exposta em 3.1, 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;
- Organigrama funcional e nominativo da Empresa;
- 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 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 elementos, os quais, durante a realização da auditoria serão comentados ao Operador de Transporte.

### **3.3. Preparação pelo grupo auditor da auditoria ao sistema de gestão de segurança**

Previamente à realização da auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança, as associadas pertencentes ao grupo auditor deverão identificar conjuntamente dois aos três tópicos do Protocolo de Auditoria (Organização, Sistema de Gestão de Segurança, Condutores e Veículos) que pretendem que seja auditada na globalidade, identificando adicionalmente requisitos que deverão ser analisados com maior abrangência e detalhe.

Na auditoria seguinte serão auditados na globalidade os restantes tópicos do Protocolo de Auditoria, com identificação dos requisitos que deverão ser avaliados e analisado em adição.

### **3.4. Duração e local da auditoria ao sistema de gestão de segurança**

As auditorias presenciais deverão ser agendadas para serem realizadas nas instalações dos transportadores, devendo as mesmas terem início às 9 horas e finalização pelas 18h.

### 3.5. Entrada ao serviço de um novo operador de transporte

A entrada de um novo Operador de Transporte ao serviço das Associadas, exige a realização de uma auditoria global, que deverá possibilitar uma análise e avaliação global do Operador, resultando da realização da auditoria uma avaliação somente qualitativa.

A segunda auditoria a realizar ao novo operador de transporte deverá realizar-se no período máximo de um ano face à primeira auditoria, devendo resultar da mesma uma avaliação qualitativa e quantitativa.

### 3.6. Realização de auditoria ao sistema de gestão de segurança

A auditoria ao sistema de Gestão de Segurança será realizada tendo como base de orientação o Protocolo de Auditoria apresentado no anexo III-1 deste manual, estando o mesmo organizado em quatro capítulos: Organização, Sistema de Gestão de Segurança, Veículos e Motoristas.

Estas vertentes presentes no Protocolo de Auditoria terão as seguintes ponderações:

Capítulos	Ponderação
Organização da Empresa	10%
Sistema de Gestão de Segurança	40%
Condutores	40%
Veículos	10%

Além dos capítulos expostos, o Protocolo de Auditoria encontra-se organizado pelas seguintes seções orientadas:

- Tópico – secção de análise em cada vertente
- Requisitos a avaliar – requisitos para cada tópico a serem evidenciados obrigatoriamente pela transportadora
- Entrevistados – elementos da empresa que deverão estar obrigatoriamente presentes no decurso da análise de cada tópico
- Informação no manual ASRA – identificação em manual ASRA das secções nas quais se apresentam as exigências relativas aos requisitos de cada tópico
- Ponderação – importância associada a cada requisito em cada tópico

Cada tópico tem vários requisitos que serão avaliados pelo grau de importância com as respetivas ponderações:

Importância	Ponderação
Alta	5
Moderada	3
Baixa	1

Em função da avaliação do nível de implementação de cada componente, serão atribuídos os seguintes níveis de conformidade:

Nível de Conformidade	Descrição
0	Componente não implementado, sem evidência e assume que não faz
1	Componente parcialmente implementado, alegando que faz, mas com poucas e fracas evidências
2	Componente implementado alegando que faz, mas com poucas e fracas evidências
3	Componente implementado com evidências, mas ainda não sistemático (6 meses a 1 ano)
4	Componente implementado, bem evidenciado e sistemático (1 ano a 1,5 anos)
5	Componente com implementação sistemática e processo de controlo e melhoria contínua associado (mais de um 1,5 ano).



### 3.7. Avaliação ao cumprimento da implementação das recomendações da auditoria anterior ao sistema de gestão de segurança

O processo de avaliação do cumprimento das recomendações, resultantes de uma auditoria, será efetuado de acordo a seguinte fórmula:

$$\frac{(a \times b)_i \times f_{x,y} + (a \times b)_j \times f_{x,y} + (a \times b)_k \times f_{x,y}}{(c \times b)_i + (c \times b)_j + (c \times b)_k}$$

Em que:

- i = nível de ponderação alto (5);
- j = nível de ponderação médio (3);
- k = nível de ponderação baixo (1)
- a = número de recomendações atribuídas;
- b = ponderação associada à recomendação;
- c = número total de recomendações
- fx = cumprimento dentro do prazo (1);
- fy = cumprimento fora do prazo (0,5)

Com o método de avaliação exposto, todas recomendações serão avaliadas nos tempos definidos em resultado da última auditoria realizada, possibilitando ao Operador de Transporte o conhecimento da percentagem atribuída a esta vertente antes da realização da auditoria presencial ao Sistema de Gestão de Segurança.

Caso não seja possível ao Operador de Transporte implementar alguma recomendação, dentro do prazo estabelecido, deverá apresentar justificativa ao grupo auditor. O grupo auditor analisará e procederá ou não ao adiamento do prazo de cumprimento da recomendação.

### 3.8. 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, 3 ou 5 pontos consoante o risco for baixo, médio ou alto, respetivamente.
- Para este efeito é considerada a média dos resultados obtidos nas inspeções surpresa aos veículos no último ano.
- 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	100%
maior que 0 a 1	90%
maior que 1 a 2	80%
maior que 2 a 3	70%
maior que 3 a 4	60%
maior que 4 a 5	50%
maior que 5 a 6	40%
maior que 6 a 7	30%
maior que 7 a 8	20%
maior que 8 a 9	10%
maior que 9 a 10	0%

### 3.9. Avaliação da receção da documentação pré-auditoria

A avaliação associada a esta vertente consistirá em avaliar se o Operador de Transporte procedeu ao envio correto e atempada da informação que lhe foi solicitada pelo coordenador do grupo auditor, conforme descrito no capítulo 3.2:

Critério	Pontuação
Envio da informação requerida e enviada no prazo estipulado	100%
Não envio da informação requerida e/ou não enviada no prazo estipulado	0%

### 3.10. Resultado do processo de auditoria

Conforme referido no capítulo 2 da presente secção, o processo avaliativo culminará em uma percentagem global que resulta da soma da percentagem associada aos quatro vetores de avaliação.

O resultado obtido será transmitido ao Operador de Transporte quando do envio do documento com as recomendações e respetivos prazos de implementação, resultantes da auditoria, 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.

Na condição de “Não Apto”, o grupo auditor deverá recomendar, com brevidade, um plano de contingência, com recomendações a serem avaliadas, por esse mesmo grupo, num período máximo de 6 meses.

### 3.11. Prazo para envio de resultado do processo de auditoria ao Operador de Transporte

Com a conclusão do processo de auditoria, o coordenador do grupo auditor, deverá proceder ao envio para o Operador de Transporte, no prazo máximo de 15 dias úteis, da avaliação final e informação resultante.

O envio do resultado do processo de auditoria deverá incluir todas as avaliações intercalares que culminam na avaliação final, possibilitando ao Operador de Transporte a identificação dos pontos que carecem de melhorias mais ou menos significativas, contribuindo este aspeto para uma evolução sustentada e estruturada do Operador de Transporte.

---

## 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 EPCOL 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.  
O Anexo IV-3 indica um conjunto de recomendações de boas práticas, algumas delas já instituídas como regras no contexto do ASRA, de melhoria e controlo do Sistema de Gestão de Segurança.
- 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. Recomenda-se como referências a Norma Portuguesa NP ISO 31000 Gestão do Risco – Princípios e linhas de orientação e o Documento Normativo Português DNP ISO Guia 73 Gestão de Risco – Vocabulários, ambos nas edições mais recentes.  
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 dos tópicos 2.a a 2.d sobre Avaliação de Risco e dos tópicos 2.g e 2h sobre Comissão de Segurança, do Anexo III-1 “Protocolo de Auditoria” 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 fator 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 com danos pessoais, materiais ou ambientais;
4. Intervenção de Equipas de Emergência dos Transportadores;
5. Intervenção da ANEPC e/ou Forças de Proteção Civil;
6. Interrupção de vias rodoviárias ou ferroviárias;
7. Potencial de risco elevado, associado a pessoas, materiais ou ambiente, avaliado segundo o critério apresentado no Anexo V.1 – Matriz de Risco;
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 EPCOL 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 EPCOL 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 EPCOL.
- 1.2.** Todas as Empresas de Transporte que prestam serviço às Empresas Associadas da EPCOL 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 EPCOL 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 EPCOL estejam certificadas segundo:
  - A norma NP ISO 14001- Sistemas de Gestão Ambiental, aplicável à data da certificação;
  - A norma NP ISO 39001 – Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária, aplicável à data da certificação;
  - A norma NP ISO 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 EPCOL implementem:
  - Sistema EMAS (Eco-Management and Audit Scheme);
  - A especificação ERS 3006-I/1 Transporte Rodoviário de Mercadorias – Especificações de Requisitos de Serviço.

## ANEXOS



---

## 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 Rastreio 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 II.6 – Equipamentos de Proteção Individual
- Anexo III.1 – Protocolo de Auditoria
- 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
- Anexo IV.3 – Sistema de Gestão de Segurança
- Anexo V.1 – Matriz de Risco

## Anexo I.1 – Norma da vida útil dos veículos

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

	Produtos Brancos	Jet A1	GPL Granel	Fuel	Asfalto	GPL Embalado	Químicos	GNL
Tratores	9 <sup>(1)</sup>	9 <sup>(1)</sup>	9 <sup>(1)</sup>	9 <sup>(1)</sup>	9 <sup>(1)</sup>	12 <sup>(1)</sup>	9 <sup>(1)</sup>	9 <sup>(1)</sup>
Semirreboques	14	14	21 <sup>(2)</sup>	21	21	12 <sup>(4)</sup>	21	21 <sup>(2)</sup>
Rígidos <sup>(3)</sup>	12 <sup>(1)</sup>	12 <sup>(1)</sup>	15 <sup>(1) (2)</sup>	n/a	n/a	15 <sup>(1)</sup>	n/a	n/a

Notas:

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.

(4) – é permitido manter-se ao serviço até aos 21 anos, desde que aos 12 anos e posteriormente de 2 em 2 anos seja realizada uma inspeção à caixa de carga, nomeadamente aos perfis e soldaduras do estrado de carga e também ao malhal, por entidade reconhecida como competente para o efeito.

## Anexo II.1 – 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
Rastreo Visual <sup>(1)</sup>	X	X				X	
Exame Oftalmológico <sup>(2)</sup>			X <sup>(3)</sup>		X		
Rastreo Auditivo (Audiograma)	X		X				
Análises ao Sangue <sup>(4)</sup>	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 (canabinóides, opiáceos, cocaína)							

Notas:

(1) – No Rastreo 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 Rastreo 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 (glicosídea), se tiver antecedentes de Diabetes (facultativo);
- PSA, se de sexo masculino com idades igual ou superior a 45 anos (facultativo);
- Urina II.

## Anexo II.2 – 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)

Aptidões Operacionais	Teste/Versão	Fatores Psicológicos Avaliados
Teste de Performances Cognitivas	COG/S11	Capacidade de processamento de informação perceptivo-cognitiva e concentração
Teste de Tráfego - Taquistoscópio	ATAVT/S1	Visão de conjunto, memória topográfica e atenção distribuída.
Teste de Reações Simples e de Escolha	RT/S3	Tempo de reação/decisão e tempo de resposta motora/ejetora
Teste de Reações Complexas e Múltiplas	DT/S1	Coordenação óculo-manual-pedal e capacidade reativa sob stress/multitasking
Teste de Coordenação Bimanual	2HAND/S3	Coordenação bimanual

Personalidade/Atitudes de Segurança	Teste/Versão	Fatores Psicológicos Avaliados
Teste de Personalidade	EPP6	Sociabilidade Controlo emocional Espírito de aventura
Teste de Predisposição para o Risco	WRBTV	Atitudes e Comportamentos de Risco no Tráfego Rodoviário (Capacidade crítica 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 Ps coprofissional quer para “screening” inicial e monitorização longitudinal de fatores de risco no desempenho da profissão de motorista.

## Anexo II.3 – 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)

Aptidões Operacionais	Teste/Versão	Fatores Psicológicos Avaliados
Teste de Performances Cognitivas	COG/S11	Capacidade de processamento de informação perceptivo-cognitiva e concentração
Teste de Vigilância	VIGIL/S1	Atenção vigilante de longa duração e resistência à monotonia
Teste de Reações Simples e de Escolha	RT/S3	Tempo de reação/decisão e tempo de resposta motora/ejetora
Teste de Reações Complexas e Múltiplas	DT/S1	Coordenação óculo-manual-pedal e capacidade reativa sob stress/multitasking
Teste de Coordenação Bimanual	2HAND/S3	Coordenação bimanual

Personalidade/Atitudes de Segurança	Teste/Versão	Fatores Psicológicos Avaliados
Teste de Personalidade	EPP6	Sociabilidade Controlo emocional Espírito de aventura
Teste de Predisposição para o Risco	WRBTV	Atitudes e Comportamentos de Risco no Tráfego Rodoviário (Capacidade crítica 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 contraindicações 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.

## Anexo II.4 – 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

Alguns dos temas da “A Condução Defensiva” deverão ter maior incidência em função das áreas de melhoria identificadas aos motoristas quando dos acompanhamentos em estrada e das formações em situações de emergência aos motoristas, entretanto recolhidas e compiladas pelo formador deste curso.

#### 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. Condução noturna
- f. 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. utilização dos quatro piscas para sinalizar a redução de velocidade de um veículo pesado em virtude da inclinação da via

---

## 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)

- a. Subir e descer do camião com segurança
- b. Instalar-se no seu lugar de condução
- c. Segurança passiva nos veículos pesados

## 4. O Fator Humano

Os temas de “O Fator Humano” deverão ser alargados e aprofundadamente desenvolvidos durante esta formação, tendo como considerando o fator principal das causas dos acidentes.

### 4.1. Estado psíquico: pressas, agressividade e stress (\*)

### 4.2. Estado Físico

- a. Aspetos influentes: álcool, drogas e medicamentos
- b. A fadiga, o cansaço e o sono

### 4.3. A falta de atenção

- a. O telemóvel
- b. Sistemas embargados
- c. O “cruise control”
- d. As rotinas
- e. Outros fatores (ex. os objetos soltos)

### 4.4. O Veículo

- a. Preparar para conduzir: a inspeção ao veículo
- b. Utilização do cinto de segurança
- c. Sistemas de segurança ativa (ABS, ESP, etc.) com especial enfoque nos sistemas mais recentes: como funcionam e como atuar
- d. Cruise control adaptativo

### 4.5. Conclusão e autoavaliação

- a. Autoavaliação dos conhecimentos
- b. Autoavaliação dos riscos

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

## Anexo II.5 – 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;
- Instruções escritas;
- Importância da atitude preventiva nas operações de carga e de descarga:
  - a. “Iceberg” dos Acidentes;
  - b. Atos e condições perigosas;
  - c. Acidentes, quase - acidentes e potenciais incidentes
- Ocorrências mais relevantes e ocorrências mais recentes:
  - a. Relatos (com apoio audiovisual);
  - b. Causas mais frequentes;
  - c. Impactos na vida pessoal, familiar e nas empresas
- Procedimentos para carga (incluindo o acondicionamento no veículo), transporte e descarga (por produto e conforme com bomba, por gravidade, com compressor, abastecimento a navios, etc.) de mercadorias perigosas;
- Procedimentos nas situações de contaminação, de sobre enchimento e de derrame, em função do produto;
- 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.



## Anexo II.6 – Equipamentos de protecção individual

	Normas	Produtos Brancos (*)	GPL Granel	GPL Embalado	GNL	Fuel	Asfalto	Químicos
Fardamento anti estático, ignífugo e com refletores	EN ISO 13688 EN ISO 14116 NP EN 1149-5	X	X	X		X	X	X
Fardamento criogénico	EN ISO 14058				X			
Botas de segurança (preferencialmente) ou sapatos de segurança	EN ISO 20345	X	X	X	X	X	X	X
Luvas de protecção	NP EN 388 NP EN 420	X		X				
Luvas de protecção térmica de cano longo	NP EN 388 NP EN 511		X			X	X	X
Luvas criogénicas	NP EN 388 NP EN 511				X			
Capacete de segurança	NP EN 397	X		X		X		
Óculos de protecção	NP EN 166	X				X		
Capacete de segurança com viseira	NP EN 397		X		X		X	X
Avental / Bata	EN ISO 11612						X	
Mandril criogénico	NP EN 388 NP EN 420				X			

(\*) – Inclui Jet A1

Esta regra deve ser tida como genérica, pelo que sempre que existirem especificações mais exigentes, definidas por:

- ou qualquer Associada da EPCOL,
- ou nos locais de carga ou de descarga, estas deverão ser cumpridas.

## Anexo III.1 – Protocolo de auditoria

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
<b>1 - ORGANIZAÇÃO</b>					
1.a	Organização Política da Empresa	Está definida uma Política da Empresa que contemple um compromisso com Qualidade, Ambiente e Segurança e Saúde	Responsável da Empresa Responsável QSA	Secção IV, 3i; Anexo IV.1,1; Anexo IV.2,1,	3
1.b	Organização Atribuição de Responsabilidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>A estrutura da empresa e respetivas responsabilidades encontram-se definidas e comunicadas contemplando uma estrutura de segurança para a organização</li> <li>Verifica-se envolvimento da Gestão de Topo e participação ativa na implementação de uma participação coletiva na cultura de segurança na empresa (trabalhadores e contratados)</li> <li>Verifica-se a existência e funcionamento da comissão de HST na representação e consulta aos colaboradores</li> </ul>	Responsável da Empresa Responsável QSA	Secção IV, 3i; Anexo IV.1,2; Anexo IV.2, 2 e3	3
1.c	Organização Caracterização da empresa e instalações	<ul style="list-style-type: none"> <li>Condições das instalações da empresa</li> <li>Apresenta equipamentos adequados para os serviços que presta</li> <li>Apresenta frota/equipamentos suficientes em função da variação de serviços</li> </ul>	Responsável da Empresa Responsável QSA	Anexo IV.1,3	1
1.d	Organização Subcontratação	<ul style="list-style-type: none"> <li>A empresa informa a subcontratada das suas exigências/regras e as do cliente</li> <li>Desenvolve ações de melhoria junto da subcontratada</li> <li>São definidos objetivos anuais de segurança tendo estes sido comunicados a todos os subcontratados</li> <li>É realizado um seguimento das ações implementadas pelos subcontratados para cumprimentos dos objetivos</li> <li>A empresa contratada apresenta a mesma qualidade no serviço</li> <li>A empresa desenvolve ações de avaliação à empresa subcontratada</li> </ul>	Responsável da Empresa Responsável QSA	Secção I, 1.4, 1.5	5
<b>2 - SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA</b>					
2.a	Avaliação de Risco Identificação de Perigos	<p>A empresa tem uma abordagem sistemática e formalizada para a identificação de perigos, análise de riscos e seus controlos, aplicável aos domínios da segurança, incluindo, no mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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);</li> <li>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);</li> <li>as atividades de rotina, atividades pontuais e atividades não planeadas</li> </ul>	Responsável de empresa Responsável QSA	Secção IV, 3; Anexo IV.1, 5	5

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
2.b	Avaliação de Risco Análise de Riscos	São utilizadas matrizes de risco adequadas à natureza das atividades realizadas e estabelecidos de forma criteriosa os diferentes níveis de risco	Responsável de empresa Responsável QSA	Secção IV, 3; Anexo IV.1, 5	3
2.c	Avaliação de Risco Ações de Controlo	Dependente dos níveis de risco existentes, estão definidas ações de controlo e respetivo plano das 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	Responsável de empresa Responsável QSA	Secção IV, 3; Anexo IV.1, 5	5
2.d	Avaliação de Risco Atualização e Revisão	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: a) ocorrência de um acidente; b) ocorrência de incidente com elevado potencial; c) previamente a uma alteração das práticas, sistemas e equipamentos existentes	Responsável de empresa Responsável QSA	Secção IV, 3; Anexo IV.1, 5	1
2.e	Processo Indicadores e Objetivos anuais de Segurança	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de Indicadores e Objetivos de Segurança adequados para os Acidentes Rodoviários</li> <li>Existência de Indicadores e Objetivos de Segurança adequados para as Contaminações, Derrames e Sobre Enchimentos</li> <li>Existência de Indicadores e Objetivos de Segurança adequados para as Anomalias detetadas</li> </ul>	Responsável da empresa Responsável QSA	Secção IV, 3.iii; Anexo IV.1 ponto 6	3
2.f	Análise, monitorização e comunicação dos Indicadores e Objetivos anuais de Segurança	<ul style="list-style-type: none"> <li>Resultados obtidos de uma análise das ferramentas de verificação do desempenho do Sistema de Gestão de Segurança (ex.: inspeções, acompanhamentos, seguimentos, auditorias, ...) devem ser utilizados como entrada para a definição dos Objetivos e Indicadores de Segurança da Organização</li> <li>Objetivos definidos são monitorizados, permitindo uma análise e justificação dos Níveis de Segurança atingidos versus Objetivos</li> <li>Indicadores de Segurança e os respetivos Objetivos da Empresa são comunicados a todos os funcionários</li> </ul>	Responsável da empresa Responsável QSA	Secção IV, 3.iii; Anexo IV.1 ponto 6	3
2.g	Processo Comissão de Segurança	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência e funcionamento da Comissão de Segurança</li> <li>Representação de trabalhadores na Comissão de Segurança, nomeadamente com número de motoristas que representam adequadamente os vários tipos de distribuição e de região</li> <li>Regularidade das reuniões da Comissão de Segurança, com periodicidade, no mínimo, trimestral</li> </ul>	Responsável da empresa Responsável QSA	Secção IV, 3.ii	3
2.h	Ata da Comissão de Segurança	Existência das evidências nas atas da Comissão de Segurança: <ul style="list-style-type: none"> <li>Correspondência dos temas abordados nas reuniões às expectativas dos Objetivos da Comissão de Segurança, e, em particular, assuntos relacionados com a atividade na vertente operacional do dia a dia</li> </ul>	Responsável da empresa Responsável QSA	Secção IV, 3.ii	3

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Definição clara das responsabilidades e os tempos de implementação das ações a desenvolver</li> <li>Verificação das ações definidas em reuniões anteriores e reportadas individualmente em Ata</li> <li>Definição da data para a realização da reunião seguinte</li> <li>Exposição em lugares apropriados de modo a que todos os colaboradores da Empresa possam ter conhecimento do seu conteúdo</li> </ul>			
2.i	Processo Investigação de Ocorrências	Ocorrências, quando relacionadas com os Clientes, são sempre e atempadamente comunicadas (transporte, carga e descarga)	Responsável de QSA	Secção IV, 3.iv; Secção IV,4	3
2.j	Investigação de Ocorrências	<ul style="list-style-type: none"> <li>Efetuada uma correta Investigação aos Acidentes Rodoviários que tenham causado danos pessoais e/ou significativos danos materiais e/ou com elevado potencial de risco</li> <li>Efetuada uma correta Investigação às Contaminações, Derrames e Sobre Enchimentos que tenham causado significativos danos materiais e/ou com elevado potencial de risco</li> <li>Efetuada uma correta Investigação às anomalias, em maior número e/ou com maior Potencial de Risco, detetadas durante as várias Inspeções Periódicas aos Veículos</li> <li>Efetuada uma correta Investigação a ocorrências relacionadas com a proteção (Security)</li> </ul>	Responsável de QSA	Secção IV, 3.iv; Secção IV,4	5
2.l	Relatórios de Investigação	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indicação das Causas Básicas nos Relatórios de Investigação das Ocorrências</li> <li>Evidência de uma Análise de Risco, definindo o Risco Inicial e o Risco Final, nos Relatórios de Investigação das Ocorrências</li> <li>Definição das Recomendações e/ou Ações Corretivas, e os correspondentes responsáveis e respetivos tempos de implementação nos Relatórios de Investigação das Ocorrências</li> <li>Definição das Recomendações e/ou Ações Corretivas, e os correspondentes responsáveis e respetivos tempos de implementação nos Relatórios de Investigação das Ocorrências</li> <li>Informação da ocorrência (e resultado da sua investigação) ao Conselho de Segurança da empresa</li> <li>Envio dos relatórios de investigação aos Clientes em conformidade com o ASRA</li> <li>Efetuada o Follow-up das Recomendações e/ou Medidas Corretivas</li> </ul>	Responsável de QSA	Secção IV, 3.iv; Secção IV,4	5
2.m	Processo PER - Plano de Emergência Rodoviária	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abrangência geográfica do PER que contemple todas as regiões onde a empresa desenvolve as suas atividades e de modo equivalente</li> <li>Tipificação no PER dos diferentes tipos de acidentes</li> <li>Definição no PER das competências e procedimentos de todos os intervenientes, incluindo a Gerência, nomeadamente a Política de Comunicação aos Órgãos de Comunicação Social</li> </ul>	Responsável de QSA	Anexo IV.1, 6	5

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Definição no PER dos meios humanos e materiais considerados necessários</li> <li>Definição no PER de todos os canais de comunicação necessários</li> <li>Definição da interligação do PER da Empresa com os P.E. dos Clientes</li> <li>Revisão do PER com periodicidade adequada e sempre que haja alterações relevantes nas várias vertentes da atividade da empresa</li> </ul>			
2.n	Simulacros ao PER - Plano de Emergência Rodoviária	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realização de Simulacros com a periodicidade adequada</li> <li>Realização de Simulacros através de relatórios que evidenciam a avaliação dos mesmos e, sempre que aplicável, a definição de Ações Corretivas</li> <li>Análise da eficiência do PER, sempre que é necessária a sua ativação, na sequência de uma Ocorrência</li> </ul>	Responsável de QSA	Anexo IV.1, 6	3
<b>3 – MOTORISTAS</b>					
3.a	Processo de admissão	<p>Habilitações legalmente exigíveis aos Motoristas para a prestação de serviços no transporte de produtos petrolíferos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Submissão a exame médico e diagnósticos auxiliares conforme especificado no Anexo II.1</li> <li>Aprovação em exames de psicologia do tráfego conforme especificado no Anexo II.2</li> <li>Possuir uma experiência igual ou superior a 3 anos na condução de veículos pesados</li> <li>Aprovação em exame com provas escritas (conhecimento código) e práticas (desempenho de condução), destinado a aferir os seus conhecimentos para o exercício da função</li> <li>Frequência, 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.</li> <li>Submissão a um período de experiência não inferior a 15 dias, devidamente acompanhado por Monitor com as habilitações definidas na regra 6.2.2.1.3 Condições para o exercício da função de Monitor para os Acompanhamentos em Estrada</li> <li>Apreciação favorável do Monitor de acompanhamento.</li> </ul> <p><u>Alternativamente, e sempre que justificado:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cumprir com as exigências já descritas no cenário para a experiência de mais de três anos</li> <li>Possuir uma experiência na condução de veículos pesados nunca inferior a 1 ano e na mesma empresa que presta serviços no transporte de produtos petrolíferos</li> <li>Frequência, com aproveitamento, o curso de “Condução em Situações de Emergência” a que se refere o número 6.2.1.2</li> <li>Submissão a um período de experiência não inferior a 15 dias, devidamente acompanhado por Monitor com as habilitações definidas na regra 6.2.2.1.3 Condições para o exercício da função de Monitor para os Acompanhamentos em Estrada.</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.1, Modelo II.2; Modelo II.3	3

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Decorrido um mês após o período referido no parágrafo anterior, ser submetido a um segundo período da avaliação nunca inferior a 7 dias, em condições similares.</li> </ul>			
3.b	Processo de validação de admissão	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ter sido considerado apto pela empresa que ministra os Cursos de Condução Defensiva baseado nos resultados integrados das formações em sala, da formação de Condução em Situações de Emergência e dos dois períodos de acompanhamentos.</li> <li>Definição, nessa altura, de um plano de áreas de melhoria resultantes daquelas ações.</li> <li>Realização de follow-up às recomendações/ações corretivas</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Modelo II.2; Modelo II.3	3
3.c	Processo de inspeções na condução	<ul style="list-style-type: none"> <li>Submissão anual a 1 inspeção para avaliar o seu desempenho no transporte (comportamento em estrada)</li> <li>Checklist usadas para registo de informação, sugerindo-se como referência para a inspeção em percurso o Modelo II.3</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Modelo II.2, Modelo II.3	1
3.d	Processo de validação de monitor para os acompanhamentos em estrada	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ter carta de condução de veículos pesados e prática de condução de veículos pesados</li> <li>Conhecer a atividade de transporte de mercadorias, especialmente na vertente de segurança de bens materiais e humanos, demonstrável através de descrição curricular</li> <li>Ter frequentado um Curso de Condução, com as componentes teórica e prática, conforme descrito em 6.2.1.1, ministrado pelo mesmo Formador dos Motoristas</li> <li>Deverá voltar a frequentar o curso sempre que haja um novo Formador dos Motoristas</li> <li>Ter frequentado um Curso de Condução Defensiva, com componente prática</li> <li>Deverá voltar a frequentar este curso uma vez em cada 5 anos</li> <li>Conhecer o ADR na versão mais atual</li> <li>Conhecer o manual "Regras sobre Boas Práticas Comuns", da EPCOL, na versão mais atual</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.2.2.1.3	3
3.e	Processo de avaliação (na condução) do motorista pelo monitor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Critérios utilizados para avaliação do motorista</li> <li>Checklist utilizado para efetuar avaliação</li> <li>Registo de recomendações/ações corretivas</li> <li>Follow-up às recomendações/ações corretivas</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.2.1.1, Modelo II.2; Modelo II.3	5
3.f	Processo de inspeções na descarga	<ul style="list-style-type: none"> <li>Submissão anual a 1 inspeção para avaliar o seu desempenho na carga e descarga</li> <li>Checklist usadas para registo de informação</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 5.2	1
3.g	Processo de avaliação à descarga do motorista pelo monitor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Critérios utilizados para avaliação do motorista</li> <li>Checklist utilizado para efetuar avaliação</li> <li>Registo de recomendações/ações corretivas</li> <li>Follow-up às recomendações/ações corretivas</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 5.2	3
3.h	Processo de avaliação anual de motoristas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avaliação anual dos motoristas</li> <li>Procedimentos base do processo</li> <li>Feedback ao motorista e respetiva assinatura</li> <li>Definição de Objetivos pessoais, que entre outros visam os de segurança</li> <li>Apresentação de recomendações e/ou ações corretivas</li> <li>Realização de follow-up</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Modelo II-1	5

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
3.i	Processo formativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plano anual de formação (existência, implementação e acompanhamento)</li> <li>Formação em manuseamento de substâncias perigosas, medidas de controlo das atividades realizadas, condução defensiva, roll-over, utilização de EPI, procedimentos de emergência, técnicas de controlo e prevenção de derrames, medidas de primeiros socorros, prevenção de riscos e participação de incidentes, atos e condições inseguras</li> <li>Critérios de médias para aprovação em cada curso</li> <li>Sistema de identificação de competências e de avaliação de formadores</li> <li>Mecanismo de avaliação da eficácia da formação</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.2.1 e 6.2.2	5
3.j	Controlo médico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plano anual de controlo médico</li> <li>Especificação dos exames realizados</li> <li>Aptidão em função de todos os exames realizados</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.3; Anexo 2.1	3
3.l	Controlo psicológico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedimentos sobre a temática</li> <li>Plano anual de controlo psicológico</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.4; Anexo II.2	3
3.m	Política de Álcool e drogas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Política zero de álcool e drogas</li> <li>Procedimentos sobre a temática</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.5	3
3.n	Carga horária	Registos dos desvios ao número máximo de horas de trabalho, condução, pausas e repouso Ações corretivas a desvios detetados Ações de sensibilização a motoristas e gestores de tráfego, sobre a legislação em vigor	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.6	5
3.o	Política de percursos e parqueamentos e estacionamento	Realização anual de acompanhamentos em estrada a cada um dos motoristas Critérios utilizados para avaliação do motorista Checklist utilizado para efetuar avaliação Registo de recomendações/ações corretivas Follow-up às recomendações/ações corretivas	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.7	3
3.p	Manual do motorista	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manual do motorista conforme exigências descritas no capítulo 6.8</li> <li>Procedimentos relativos à segurança pública (locais de parqueamento e procedimentos de parqueamento)</li> <li>Planos de emergência rodoviário e procedimentos de emergência a observar pelos motoristas nas Instalações Oficiais e/ou Parqueamento, com os Contactos de Emergência destacados</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.8	3
3.q	EPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedimento com definição da tipologia de EPI a ser utilizada por produto e circunstância</li> <li>Registo da distribuição de EPI e recolha de EPI fora de uso</li> <li>Registo de inspeções aleatórias ao EPI</li> </ul>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.10	1

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
<b>4 - VEÍCULOS</b>					
4.a	Veículos Manutenção Preventiva	<p>Existe um Plano Anual de Manutenção Preventiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>que implique a utilização Check Lists apropriados, segundo instruções dos fabricantes de veículos e equipamentos ou segundo as “boas práticas”;</li> <li>que, quando considerado necessário, segundo as “boas práticas” ou indicações dos fabricantes de veículos ou equipamentos, preveja a realização de inspeções complementares</li> </ul>	Responsável Manutenção Responsável QSA	Secção I, 4.2	5
4.b	Veículos Plano de Inspeções	<p>Existe um Plano de Inspeções aos Veículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>com a periodicidade definida no ASRA;</li> <li>com registos comprovativos do cumprimento do Plano;</li> <li>utilizando o Check List EPCOL e efetuadas por técnico com formação adequada para o efeito</li> </ul>	Responsável Manutenção Responsável QSA	Secção I, 4.4	3
4.c	Veículos Inspeções Diárias	O Motorista efetua e regista a verificação diária ao veículo e está assegurada a rápida informação, das anomalias detetadas ao Responsável pela Manutenção e são comparados os resultados das várias Inspeções aos Veículos com os resultados das verificações diárias aos Veículos, efetuadas pelos Motoristas	Responsável Manutenção Responsável QSA	Secção I, 4.3	5
4.d	Veículos Manutenção Curativa	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, e são registadas todas as intervenções mecânicas, incluindo as datas e as assinaturas dos intervenientes	Responsável Manutenção Responsável QSA	Secção I, 4.5; Anexo IV.1, 5	5
4.e	Veículos Pneumáticos	Existe uma gestão estruturada sobre pneumáticos, incluindo instruções escritas e verificações segundo o ASRA	Responsável Manutenção; Responsável QSA	Secção I, 4.1.17, 4.1.18, 4.6.8	3
4.f	Veículos Extintores	Existem instruções escritas para a utilização dos extintores em conformidade com o ASRA, e existem registos do cumprimento do plano das inspeções periódicas de acordo com a legislação em vigor	Responsável Manutenção Responsável QSA	Secção I, 4.1.19	1
4.g	Veículos Mangueiras	Existem procedimentos escritos para a manutenção e verificação periódica do estado mangueiras das mangueiras, incluindo critérios de rejeição referentes ao alongamento e à continuidade elétrica, e existem registos dos resultados dos testes periódicos	Responsável Manutenção Responsável QSA	Reconhecidas boas práticas	3
4.h	Veículos Kits de Absorção de Derrames	Existem procedimentos escritos sobre a constituição dos kits de absorção de derrames e verificação periódica do estado e da validade dos componentes, e são registados os resultados dessas verificações.	Responsável Manutenção Responsável QSA	Secção I, 4.1.20	1
4.i	Veículo Rede de GPL	Existem procedimentos detalhados escritos para a manutenção preventiva e curativa da rede de carga e de descarga de GPL, incluindo as regras para a realização das devidas operações (técnicos, locais e condições, e são registadas essas operações.	Responsável Manutenção Responsável QSA	Reconhecidas boas práticas	3



## Anexo III.2 – Ficha de inspeção a viaturas - avaliação de risco

		RISCO
<b>1. CABINA</b>	a) Para-Brisas	BAIXO
(inclui o frontal)	b) Espelhos Retrovisores	BAIXO
	c) Cintos Segurança	ALTO
	d) Aviso Sonoro Travão Mão	ALTO
	e) Extintor do lado condutor	BAIXO
	f) Extintor (fixação e validade)	MÉDIO
	g) Corta Corrente (funcionam.)	ALTO
	h) Objetos soltos na cabina	MÉDIO
(inclui o da retaguarda)	i) N.º Telefone Emergência	BAIXO
<b>2. ILUMINAÇÃO</b>	a) Presença	ALTO
(colocação, cor, eficiência visual	b) Médios	ALTO
e funcionamento)	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
	l) Luzes Delimitador. Veículo	BAIXO
<b>3. SINALIZAÇÃO</b>	a) Faixas Refletoras Laterais	BAIXO
(colocação, cor, estado e fixação)	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
	g) Triângulos/Discos Refletores	BAIXO
<b>4. DEPÓSITO GASÓLEO</b>	a) Fugas	MÉDIO
<b>5. 5ª RODA / PIVOT</b>	a) Folga	MÉDIO
<b>6. PORTA MANGUEIRAS</b>	a) Purgas (posição fechada)	ALTO
<b>7. CALÇOS ESTACIONAM.</b>	a) Existência e Fixação	MÉDIO
	b) Não metálicos	BAIXO
<b>8. PNEUS</b>	a) Características	ALTO
	b) Estado	ALTO
	c) Indicador aperto porcas	ALTO
<b>9. 2 EXTINTORES 12 Kg</b>	a) Fixação	MÉDIO
	b) Validade	ALTO
<b>10. TRAVAGEM</b>	a) Existência de A.B.S.	ALTO

		RISCO
11. SISTEMA PNEUMÁTICO	a) Fugas	ALTO
12. CHASSIS	a) Fraturas no Chassis	MÉDIO
	b) Aperto Abraçadeiras/Parafusos	MÉDIO
13. CORRIMÃO (se aplicável)	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.ELECTR.	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 EPCOL	BAIXO
	d) Registo Inspeção Diária	ALTO

---

## Anexo IV.1 – 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

## Anexo IV.2 – 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 de segurança	Indicação verbal genérica sobre responsabilidades sem indicação explícita de recursos	Organograma (incluindo comissões e subcomissões) recursos e responsabilidades parcialmente definidos	Organograma, 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 porquê'
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 setores a circulação de documentação	Cobertura completa com formato e funcionamento de acordo com critérios de Qualidade (empresa certificada)
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 impacto 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

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 ( <i>as low as reasonably practicable</i> ) e ASSIB ( <i>and still stay in business</i> )

## Anexo IV.3 – Organização e Sistema de Gestão de Segurança

### Sistema de Gestão de Segurança

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.1.a	Os transportadores devem ter um processo em vigor para verificar que todo o transporte de produtos da empresa é gerido de acordo com os requisitos mais rigorosos da mesma entre: • requisitos legais, • requisitos contratuais obrigatórios.	O não cumprimento da legislação do país pode ter um impacto grave nas operações do transportador e afetar a reputação da empresa.	<b>Requisito 1</b> Conhecimento exato da legislação local sobre transportes e sobre requisitos contratuais da empresa.
			<b>Requisito 2</b> Eleger uma pessoa que conhece a legislação local de transportes, respetivas mudanças futuras e aconselha a gestão dos transportadores (este papel pode ser desempenhado por terceiros).
			<b>Requisito 3</b> Como são aconselhadas as diferentes funções dentro da operação do Transportador, no que diz respeito aos requisitos de conformidade e aos novos regulamentos.
			<b>Requisito 4</b> Como é atualizado periodicamente o motorista sobre a política? - Canal de comunicação; - Reuniões de SGS.
			<b>Requisito 5</b> Como é que o Transportador confirma a garantia de que as suas operações estão em conformidade legal e de acordo com os requisitos da empresa?
1.1.b	O desempenho do SGS é rastreado em relação ao plano e aos KPI's (passado vs. atual)?	Acompanhamento de desempenho, indicadores de avanço e avaliação de GAP's.	<b>Requisito 1</b> KPI de SGS em vigor? O KPI de SGS está alinhado com o Contrato?
			<b>Requisito 2</b> Os KPIs são rastreados periodicamente (passado vs. atual)?
			<b>Requisito 3</b> Quem acompanha os KPIs de SGS e com que periodicidade os mesmos estão a ser acompanhados? Como é que a gestão envolvida está a rastrear os KPIs?
			<b>Requisito 4</b> Como é atualizado periodicamente o motorista sobre a política? - Canal de comunicação; - Reuniões de SGS.
			<b>Requisito 5</b> Os funcionários e os motoristas sabem quais são os seus elementos de desempenho que afetam o painel de segurança da empresa? A empresa toda entende que um desempenho mau do SGS é um mau negócio e um mau incentivo?



Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.1.c	Os gestores efetuam regularmente controlos operacionais para assegurar o cumprimento dos procedimentos das operações de transporte rodoviário?	A verificação pontual é uma barreira importante para verificar o funcionamento eficaz das várias políticas/procedimentos, práticas/condições do motorista e qualidade rodoviária de veículos e equipamentos. Essa barreira também é usada para outras questões.	<b>Requisito 1</b> A empresa tem uma abordagem estruturada para realizar verificações pontuais e verificações aleatórias rodoviárias (parte do plano anual de SGS, sendo isso baseado em riscos e dimensões de negócios, como viagens/motoristas/veículos e tipo de rotas - rotas de alto/médio/baixo risco, etc.)? Que responsabilidade é definida no SGS para os gestores nas verificações pontuais? Que tipo de formação é feito?
			<b>Requisito 2</b> A verificação pontual é elaborada abrangendo vários elementos-chave de conformidade (da lista de verificação podem fazer parte políticas de eficácia sobre: cinto de segurança, condições móveis, veículo, luz diurna, cabine, teste de álcool, kit de derrame, caixa de primeiros socorros, frasco para lavagem dos olhos, documentação, uniforme, ou qualquer outra condição insegura, conforme aplicável e conforme permitido pela lei local)?
			<b>Requisito 3</b> Verificar qual é o nível de participação dos gestores na verificação pontual (cópia dos controlos efetuados nos últimos 3 meses - quaisquer ações identificadas ou registadas para acompanhamento posterior).
			<b>Requisito 4</b> Houve algum caso de gestão de recompensa ou consequência a partir da verificação pontual (com base em investigações ou observações)?
			<b>Requisito 5</b> As ações das verificações pontuais foram discutidas e levadas adiante para melhoria do desempenho de segurança?
1.1.d	Os gestores participam regularmente em reuniões de SGS com os motoristas, trabalhadores e/ou supervisores no sentido de compreender as questões do SGS?	Para uma gestão de riscos eficaz e do SGS, as reuniões de segurança desempenham um papel importante para comunicações e ações bidirecionais. É uma oportunidade para a linha da frente compartilhar feedback sobre questões do SGS.	<b>Requisito 1</b> A empresa tem uma abordagem estruturada para a realização de reuniões de segurança? (comissão de reunião de segurança, agenda, quem lidera, lista de participação, motoristas envolvidos; registo de acompanhamento das ações, responsáveis das ações, frequência das reuniões definida etc.)
			<b>Requisito 2</b> A agenda das reuniões SGS é baseada em riscos para o negócio, aprendizagem com incidentes e uma parte relevante com tópicos sugeridos por motoristas e supervisores? (Temas SGS como pontos de descanso, pontos negros, casos práticos de trabalho, etc.)
			<b>Requisito 3</b> Verificar qual é o nível de participação de gestores nas reuniões de SGS (verificar as últimas 3 reuniões mensais, verificar quais as questões que são discutidas e colocadas em prática).
			<b>Requisito 4</b> O gestor desempenha um papel importante na reunião de SGS.
			<b>Requisito 5</b> Verificar o entendimento por parte dos gestores das principais conclusões das reuniões de segurança.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.1.e	Existe evidência de que as questões levantadas pelos motoristas e na comissão de SGS estão a ser resolvidas/acionadas?	Ação/resoluções da reunião estão a assegurar a abordagem da área de risco.	<b>Requisito 1</b> Exista alguma evidência de questões levantadas em fóruns de trabalho e reuniões SGS a serem resolvidas/endereçadas?
			<b>Requisito 2</b> Folha de registo para exibir todas as informações relevantes, com ações claras/responsável da ação).
			<b>Requisito 3</b> Existe alguma evidência vista em casos recentes? Verifique também uma reunião da comissão de SGS de seis meses atrás.
			<b>Requisito 4</b> Estão ainda em aberto quaisquer ações que não foram abordadas (que podem ser importantes ou de risco)?
			<b>Requisito 5</b> Peça 1 ou 2 itens resolvidos nos últimos meses.
1.1.f	O desempenho de SGS é exibido para que toda a equipa possa ver?	O desempenho de SGS mostra o <i>status</i> em relação às metas ou saúde geral ou destaques de segurança na organização. Também ajuda todas as pessoas/motoristas a relacionarem-se com o objetivo maior de segurança da organização.	<b>Requisito 1</b> A organização de transporte possui painéis de desempenho do SGS.
			<b>Requisito 2</b> A empresa possui métodos para exibir o desempenho do SGS em relação às metas definidas (placa/newsletter do SGS - com plano vs. real, tendências de incidentes ou eventos de IVMS <sup>1</sup> )
			<b>Requisito 3</b> A empresa tem rastreio de desempenho SGS de acordo com os requisitos contratuais (incluindo quaisquer requisitos legais, se existirem)? A empresa toma medidas sobre indicadores de liderança e de desvio?
			<b>Requisito 4</b> Os motoristas da empresa veem esta exibição ou comunicação? São capazes de relacionar a sua ação ou inação com o desempenho de SGS?
			<b>Requisito 5</b> Verifique com os funcionários e motoristas o que sentem sobre o desempenho do SGS da empresa e como tomam conhecimento do mesmo?
1.1.g	Existe um Quadro de Avisos SGS que é atualizado regularmente e onde são exibidos os planos, desempenho e dicas de SGS?	As comunicações de SGS são importantes para a melhoria da segurança, cultura e disseminação da consciencialização.	<b>Requisito 1</b> O quadro de avisos de SGS está disponível? Está atualizado? Quem tem acesso?
			<b>Requisito 2</b> Que conteúdos são exibidos e quão relevantes são para o desempenho de segurança?
			<b>Requisito 3</b> Alguma lição aprendida ou partilhada recentemente de um incidente?
			<b>Requisito 4</b> O aviso de SGS tem fotografias do motorista com anúncio de recompensa (como melhor motorista do mês, trimestre, etc.)?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.2.a	Existem provas documentadas que demonstram que a operação de transporte rodoviário avaliou os perigos e implementou controlos para mitigar o risco, tais como um documento do SGS?	A gestão eficaz de riscos garante controlos e medidas de recuperação adequados.	<b>Requisito 1</b> Identifique os perigos de SGS no negócio e documente os efeitos que têm sobre pessoas, ativos, meio ambiente e reputação, com um registo de perigos. Avalie o risco de perigos identificados para cenários de pior caso confiáveis usando o manual do SGS e documente esta avaliação de risco no registo de Perigos-Controlos e Medidas de Recuperação. O transportador precisa de ter o seu próprio SGS documentado (Liderança e Compromisso, Política e objetivo, Organização, Responsabilidade e Recursos, Gestão de Risco, Planeamento e Procedimentos, Implementação, Monitorização e Relatórios, Revisão da Gestão de Garantia)
			<b>Requisito 2</b> Plano anual de SGS associado e processo de revisão (planeado vs. real) Processo de revisão de SGS e análise de riscos. Como é atualizado o registo de perigos (auditoria, lições aprendidas, etc.)? A segurança e a saúde são consideradas no registo de perigos? Plano de SGS do contrato para mitigar os riscos associados ao contrato.
			<b>Requisito 3</b> Compreensão do SGS. Compreensão dos controlos e recuperação. Quem esteve envolvido no processo? Quem é responsável pelos trabalhos críticos de HSA na reunião de SGS?
			<b>Requisito 4</b> Quando foi a última vez que o SGS foi revisto (evidência documentada)? Quando foi a última vez que o registo de perigos foi revisto (evidência documentada)?
			<b>Requisito 5</b> Durante a verificação de campo, verifique se os elementos de amostra do SGS e os seus controlos são eficazes.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.3.a	Os gestores lideram equipas de investigação de acidentes para todos os acidentes rodoviários graves e potencialmente graves??	Relato de incidentes - o processo envolve - notificação, relatório (classificação), investigação e aprendizagem. A liderança do gestor está presente na equipa de investigação para todos os acidentes graves ou potencialmente graves demonstrando comprometimento, de modo que eles possam garantir que as informações adequadas sejam recolhidas e que as causas subjacentes sejam identificadas (geralmente ocultas) e abordadas de forma sustentável (evitando a recorrência)?	<b>Requisito 1</b> A política e/ou procedimento da empresa inclui quatro etapas claras: primeira notificação, detalhes do relatório, investigação e aprendizagem. A política ou procedimento devem referir os responsáveis, nas várias etapas com base na gravidade ou potencial. (Verifique a compreensão primeiro: pergunte o que quer dizer com líder; o que significa alto potencial; indique um exemplo).
			<b>Requisito 2</b> A política está em conformidade com a SGS - liderança e compromisso, que assegura que as pessoas de nível sénior (podem ou não fazer parte da operação, mas fazem parte da tomada de decisão sobre os recursos) lideram a equipa de investigação principal e estão envolvidos no acordo e conclusões de aprendizagem em todas as operações semelhantes. Alguma evidência de que o gestor está presente no método de investigação?
			<b>Requisito 3</b> Qual é a natureza do envolvimento de diferentes níveis de gestão em diferentes níveis de incidente? Obtenha uma amostra de incidentes conhecidos e teste a consciencialização em diferentes níveis da gestão sobre a natureza do incidente e o que foi feito em resposta, incluindo especificamente o papel do gestor nesse acompanhamento.
			<b>Requisito 4</b> Lista dos últimos 4 ou 5 incidentes graves ou potencialmente graves, para demonstrar que a liderança está a liderar (não apenas silenciosamente) processos de investigação e aprendizagens (mostrar evidências).
			<b>Requisito 5</b> Entreviste 1 ou 2 líderes para entender o seu envolvimento e compromisso. Existem vários incidentes em aberto e que não foram investigados conforme o requisito? Existem atrasos ou adiamentos regulares?
1.3.b	A operação de transporte rodoviário dispõe de um processo de reporte e investigação de incidentes?	Relatórios de incidentes e investigação são feitos para aprender e prevenir a recorrência.	<b>Requisito 1</b> O procedimento sobre Relatórios de Incidentes e Investigação de Incidentes está implementada? O processo acima está alinhado com "Implementação, Acompanhamento e Reporte" na seção do SGS do transportador? Os gestores estão envolvidos na investigação do acidente? Qual é o nível de envolvimento?
			<b>Requisito 2</b> O procedimento de Relatórios de Incidentes abrange relatórios e análises de Quase Acidente e Incidente com Potencial? Quais as principais etapas do processo de notificação de incidentes, relatórios e investigação? Categorização de incidentes usando classificação real e/ou classificação potencial. Investigação de coberturas de incidentes - processo de revisão.
			<b>Requisito 3</b> O processo de divulgação e partilha de incidentes é distribuído aos motoristas e funcionários (integração e indução)? Registo de Incidente, Quase Acidente, Possível Incidente?
			<b>Requisito 4</b> Os motoristas e funcionários entendem o processo de relatório de incidente e de quase acidente potencial? Os motoristas entendem incidentes ou potenciais, incidentes? Entrevista com funcionários e motoristas.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.3.c	Existem indícios de que as aprendizagens a retirar dos incidentes chegaram aos motoristas?	Aprender a tornar a barreira forte.	<b>Requisito 1</b> Existe um processo para aprender com os incidentes? Existe um processo/política de comunicação "Aprendendo com o Incidente" recebido de fontes externas, incluindo Empresa Contratante?
			<b>Requisito 2</b> O processo esclarece o que é "Incidente significativo e de alto potencial"?
			<b>Requisito 3</b> Evidência de criação de lições aprendidas e partilha das mesmas.
			<b>Requisito 4</b> Motoristas/funcionários entendem o aprendido a partir das lições aprendidas?
			<b>Requisito 5</b> Descreva os 5 principais acidentes do último ano e as aprendizagens (entrevistar supervisor, motoristas). Qual foi a última lição aprendida?
1.3.d	O transportador aplica controlos para garantir que o veículo esteja seguro para realização da carga e da descarga?	Verificações de segurança antes da carga/descarga/início da viagem.	<b>Requisito 1</b> Como é feito esse controlo para cisternas e tanques compartimentados?
			<b>Requisito 2</b> Os motoristas realizam inspeção antes do início da carga e da descarga. Para Granel: distribua a carga por todos os eixos, certificando-se de que o(s) eixo(s) tracionado(s) estejam carregados; e para cargas divisíveis, comece a descarregar de trás para a frente.
			<b>Requisito 3</b> Que inspeção é realizada após a conclusão da descarga no posto/cliente?
			<b>Requisito 4</b> Encoraje os motoristas a relatar o "quase acidente" relacionado a isso. Como se verifica que essa barreira funciona?
			<b>Requisito 5</b> Mostrar evidências do fecho de ação relatado de um "quase acidente".

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.4.a	Existe um Plano de Emergência Rodoviário (PER) em vigor?	Planear e preparar a resposta de emergência a incidentes, que mitiga as consequências e permite que as operações normais sejam retomadas com a maior celeridade.	<b>Requisito 1</b> A emergência está claramente definida no procedimento com objetivos distintos consoante o cenário (respetivo escalonamento e resposta). O PER cobre todos os cenários credíveis? Existe uma organização para resposta à emergência implementada? Funções e responsabilidades de cada interveniente? Competências e treino de simulação de emergência planeadas com os cenários mais credíveis? Testar avaliação e aplicação do método. Quaisquer requisitos legais, se houver, são cumpridos.
			<b>Requisito 2</b> Centro de resposta a emergências identificado? Plano de simulação de resposta à emergência (cenários rotativos). Agências externas identificadas para diferentes emergências credíveis? Plano de sucessão para resposta à emergência em vigor? Papéis e responsabilidades comunicados adequadamente? Qualquer trabalho em veículo de resgate de emergência?
			<b>Requisito 3</b> Simulacro de resposta à emergência: plano vs. real. Como são apreendidas as lições do simulacro e se são comunicados/em cascata (exercício cobrindo viagens de pessoas, escritório, movimentação de mercadorias, emergência em locais de clientes, vazamento etc.)?
			<b>Requisito 4</b> Registo de formação das pessoas envolvidas. Como é feita a avaliação de que as pessoas são treinadas e entendem a resposta à emergência? Quando foram revistos e atualizados pela última vez os planos de resposta à emergência?
			<b>Requisito 5</b> Os intervenientes na resposta à emergência receberam equipamentos adequados, incluindo equipamentos de proteção individual para emergências relacionadas com o tipo de produto? Sabem como utilizar os equipamentos?
1.4.b	O PER abrange todos os cenários-chave e incidentes em áreas remotas (incluindo resposta a emergências médicas, trasfega entre veículos, transporte de colaboradores, etc.)? E é testado pelo menos de 2 em 2 anos?	Eficácia do PER.	<b>Requisito 1</b> Verificar cenários de resposta à emergência, localização remota está definida e coberta (lista de cenários)?
			<b>Requisito 2</b> Cenários confiáveis cobrem localização remota?
			<b>Requisito 3</b> O simulador de resposta à emergência planeado cobre cenários credíveis em locais remotos?
			<b>Requisito 4</b> Exercício real vs. plano?
			<b>Requisito 5</b> Os motoristas participaram do exercício de interface com pontos de venda, clientes, autoridades, caso se aplique?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.4.c	Existe uma estrutura que recebe todas as chamadas de emergência e funciona 24 horas por dia?	Eficácia do PER.	<b>Requisito 1</b> Número de contato de emergência identificado (24x7)? No PER, todos os contatos relevantes são abrangidos (grupo de ajuda mútua, etc.)?
			<b>Requisito 2</b> Compreensão do gabinete de apoio (o que fazer se uma chamada for registada).
			<b>Requisito 3</b> Motoristas e funcionários entendem números de contato de emergência (24x7)?
			<b>Requisito 4</b> Os motoristas estão cientes?
			<b>Requisito 5</b> Verifique fazendo chamadas? Como garantem e verificam?
1.4.d	As funções e responsabilidades são claras no PER?	Planear e preparar a resposta de emergência a incidentes que mitiga as consequências e permite a retomada das operações normais. Eficácia e clareza do papel. Papéis alternativos.	<b>Requisito 1</b> O PER tem uma seção que aborda o papel e a responsabilidade, o responsável do incidente, a equipe de resgate, a equipe médica, etc. É baseado no cenário/gravidade ou é comum para todos os tipos de emergência.
			<b>Requisito 2</b> No PER está identificada uma pessoa no caso de ausência: nome da pessoa, contato e a função alternativa. Qual é o papel do motorista no PER? Qual é a função do motorista em locais de terceiros (como depósito/cliente)?
			<b>Requisito 3</b> As pessoas são treinadas e sensibilizadas das responsabilidades de coordenação?
			<b>Requisito 4</b> Verifique com algumas pessoas que constam da organização do PER: que função desempenham, está documentado na descrição da função?
			<b>Requisito 5</b> Consulte o exercício do PER para verificar se a função foi executada nos últimos exercícios.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.4.e	A equipa foi adequadamente formada para desempenhar a função atribuída no âmbito do PER?	Treinar a resposta à emergência para adquirir eficácia.	<b>Requisito 1</b> Que tipo de formação está planeada no SGS para o PER? São realizados treinos externos (combate a incêndio)? Quem está envolvido nas formações? Quem conduz a formação?
			<b>Requisito 2</b> Quais são as formações para motoristas? Estão identificadas as necessidades de formação para operações de resgate ou recuperação, assim como de equipamentos ou ferramentas?
			<b>Requisito 3</b> As pessoas são formadas e sensibilizadas das responsabilidades de coordenação? A ficha de dados de segurança do produto é usada no treino? Como é feita internamente a avaliação da formação (qualquer método de avaliação)?
			<b>Requisito 4</b> Evidência de formação (lista/registo de formação). Alguma demonstração/prática também fez parte do treino (exercício simulado)?
			<b>Requisito 5</b> Entreviste alguns membros do PER para perceber a sua compreensão da formação (como conseguem explicar o método de recuperação ou transferência de produto, se aplicável)?
1.4.f	Existem substitutos para cobrir as ausências?	Eficácia do PER.	<b>Requisito 1</b> Estará o PER a capturar claramente papéis alternativos para pessoas críticas envolvidas no processo de resposta à emergência?
			<b>Requisito 2</b> Os números de contato estão disponíveis?
			<b>Requisito 3</b> Pessoas formadas.
			<b>Requisito 4</b> Qualquer situação registada, quando a pessoa substituta realizou a função para a qual está escalado.
			<b>Requisito 5</b> Como é garantida a eficácia da pessoa substituta?
1.4.g	Existe pelo menos um grande simulacro de 2 em 2 anos, por produto (alternância de produtos)?	Eficácia do PER.	<b>Requisito 1</b> O exercício de resposta à emergência é conduzido com base em cenários (plano vs. real)? Qual é a frequência e relatório do exercício (com base no risco ou em quaisquer requisitos legais, se aplicável no país)?
			<b>Requisito 2</b> A verificação do exercício de resposta à emergência é eficaz em todas as seções/elementos do exercício simulado de PER (homens, material, método, máquina) ou são apenas teóricos? Quantos exercícios são de grande envergadura (isso considera o potencial)?
			<b>Requisito 3</b> Evidências dos últimos exercícios com relatórios.
			<b>Requisito 4</b> Verificação do funcionamento do gráfico de respostas de acordo com o cenário em poucos casos.
			<b>Requisito 5</b> Que tipos de exercícios são efetuados quando é necessário escalar para autoridades ou organismos oficiais? Alguma aprendizagem?



Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.4.h	Existem evidências das aprendizagens retiradas dos simulacros para melhorar a capacidade do PER?	Eficácia do PER.	<p><b>Requisito 1</b> Que processo existe na empresa para registar aprendizagens?</p> <p><b>Requisito 2</b> A empresa possui um processo para avaliar o simulacro de PER (com que parâmetros ou qualquer índice é feita a medição do sucesso do exercício)?</p> <p><b>Requisito 3</b> Como é feita a demonstração por parte da empresa de que o exercício recente foi uma melhoria em relação aos anteriores, tendo por base aprendizagens dos últimos exercícios (dê exemplos)?</p> <p><b>Requisito 4</b> Como é feita a demonstração de que a comunicação e o tempo de resposta foram conforme o planeado? Todos os contatos de emergência testados no simulacro funcionaram?</p> <p><b>Requisito 5</b> A organização melhorou alguma capacidade com base em aprendizagens?</p>
1.5.a	Existem relatórios regulares de condições inseguras ou atos inseguros e partilha de lições aprendidas dos incidentes?	Atos inseguros ou condições inseguras podem estar presentes em todas as operações de transporte. De acordo com a teoria de segurança, estes situam-se na parte inferior da pirâmide de segurança, mas é importante abordá-los, pois estes atos/condições tendem a acumular-se e a repetir-se e podem resultar em acidentes graves. Organizações proativas compartilham e aprendem com estes atos e condições.	<p><b>Requisito 1</b> O transportador tem um processo para relatar atos ou condições inseguras (incidentes potenciais)? Mostre o processo como parte do SGS. Quantos reportaram? Com que periodicidade? Em que áreas de risco? Mostrar registo das lições aprendidas.</p> <p><b>Requisito 2</b> Quem reporta estes incidentes potenciais (funcionários, motoristas, mecânicos, supervisores, gestores)? Todos entendem a diferença entre quase acidente e incidente potencial (ato inseguro e/ou condição insegura)? As pessoas são formadas adequadamente? Mostrar exemplos.</p> <p><b>Requisito 3</b> Mostrar evidências de relatórios de atos inseguros e condições inseguras. Qual a qualidade dos atos inseguros e condições inseguras reportados? Os atos inseguros e condições inseguras estão relacionados com a principal atividade da empresa, ou com atividades secundárias?</p> <p><b>Requisito 4</b> O que acontece após o relatório? Os próximos passos envolvem registo, análise, tendências são geradas para aprendizagens? É possível mostrar tendências de quase acidente de alto potencial na empresa nos últimos 2 anos?</p> <p><b>Requisito 5</b> Verifique alguns exemplos: em caso de condição insegura relacionada com a rota o ponto de paragem, o mapeamento da rota está atualizado? Condição insegura no local de carga/descarga? Em caso de ato inseguro: houve alguma consequência? Exemplo de motorista que foi visto a fazer marcha atrás/estacionamento errado?</p>

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.5.b	Existem evidências das medidas tomadas com base nos relatórios dos eventos de atos inseguros e condições inseguras para eliminar ou reduzir o risco?	As ações dos atos inseguros, condições inseguras e lições aprendidas são os controlos importantes para minimizar o risco.	<b>Requisito 1</b> A empresa tem um processo para gerir as ações decorrentes dos atos inseguros, condições inseguras e lições aprendidas?
			<b>Requisito 2</b> Quem está envolvido no acompanhamento das ações e encerramento?
			<b>Requisito 3</b> Existe garantia dos processos para que as ações sejam discutidas, acionadas e encerradas?
			<b>Requisito 4</b> Mostrar alguns exemplos de ações dos atos inseguros, condições inseguras: que ajudaram a reduzir riscos específicos.
			<b>Requisito 5</b> Mostrar exemplo: quando as lições aprendidas geram ações para reduzir uma área de risco (exemplo: lição aprendida identifica necessidade de colocar adesivos refletivos para visibilidade noturna - como foi fechado?).
1.5.c	São tomadas medidas para abordar as tendências indesejadas?	Incidentes, incluindo quase acidente, atos inseguros, condições inseguras são registadas para análise e tendências? Quais são os principais motivos, falhas das defesas? As principais tendências do ano anterior são usadas para abordar o risco ou tornar o controle mais eficaz?	<b>Requisito 1</b> A empresa de transporte tem um processo para realizar a análise de tendências de incidentes (quase acidente de alto potencial, condições inseguras, atos inseguros). O SGS identificou isso como uma parte importante da melhoria da segurança?
			<b>Requisito 2</b> A responsabilidade é atribuída e métodos são analisados? Formação ou treino de sensibilização básica é realizado para essas tendências? Exemplo de análise de tendências de quase acidente de alto potencial é feita com base em alguns parâmetros/critérios predefinidos?
			<b>Requisito 3</b> A análise de tendências fornece ações ou área para melhoria (mostrar registos/lista)?
			<b>Requisito 4</b> Exemplo de ação retirada de uma das principais tendências.
			<b>Requisito 5</b> Evidência de formação do motorista ou sessões sobre lições de tendências indesejadas.
1.6.a	Existe um procedimento escrito que define que EPI deve ser utilizado nas diferentes atividades?	EPI é defesa contra perigos.	<b>Requisito 1</b> Política ou procedimento escrito de EPI que elabora requisitos em detalhes (tipo/padrão de EPI: tipo de óculos, tipo de luvas, de acordo com que padrão ou qualquer requisito legal, se aplicável).
			<b>Requisito 2</b> Matriz de EPI - mostrando o que é necessário onde/por quem (carregamento, transporte, descarga, emergência, verificações de rotina, etc.). Os requisitos de EPI para emergência na estrada são claramente cobertos e testados?
			<b>Requisito 3</b> Realizar formação sobre EPI (formação feita por pessoa competente na empresa). Conheça as normas aplicáveis para EPI (principalmente para transporte de produtos perigosos). Verificar os registos de formação. Existe política de substituição de EPI?
			<b>Requisito 4</b> Verificações do EPI do motorista, conforme procedimento escrito.
			<b>Requisito 5</b> O que são controlos de rotina nos EPI's?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.6.b	Toda a equipa recebe o EPI necessário?	EPI é defesa contra perigos.	<b>Requisito 1</b> Emissão de lista de EPI, conforme matriz definida.
			<b>Requisito 2</b> Existe algum registo de substituições de EPI's?
			<b>Requisito 3</b> Compreensão/formação do utilizador sobre EPI.
			<b>Requisito 4</b> Verificação de amostra e quaisquer lacunas.
1.6.c	Existe evidência da monitorização da utilização do EPI?	EPI é defesa contra perigos.	<b>Requisito 1</b> Como é que a gestão garante que o EPI seja usado no terreno e que seja o adequado?
			<b>Requisito 2</b> As verificações no local validam a utilização de EPI's?
			<b>Requisito 3</b> Exemplo de verificações pontuais (mostrando que o EPI foi usado ou não).
			<b>Requisito 4</b> Verificação de amostra e quaisquer lacunas.
			<b>Requisito 5</b> Evidência de validação no terreno.
1.7.a	Existe um programa de consulta de especialistas para consulta sobre o sono para motoristas (incluindo rastreio da apneia do sono)?	Sono reparador e descanso de qualidade são essenciais para os motoristas. Problemas clínicos relacionados com o sono podem interferir na sonolência diurna e, portanto, na segurança no trabalho.	<b>Requisito 1</b> A empresa possui um plano ou política de gestão de risco de sonolência, com importância no envolvimento regular do motorista, avaliação e triagem baseada em necessidades ou feedbacks?
			<b>Requisito 2</b> Que tipo de processo de garantia faz parte do SGS, que avalia o sono ou a triagem dos casos? O transportador sabe o que é apneia do sono? Já foi consultado algum médico ou especialista para entender sobre a apneia do sono?
			<b>Requisito 3</b> Quais são os sintomas que são verificados para apneia do sono? O que é discutido com o motorista em situação de sonolência? Os médicos são consultados em caso de dúvidas?
			<b>Requisito 4</b> Verificação de amostra de registos médicos de motoristas. Qualquer tipo de prática do programa de avaliação do sono (qualquer lista de verificação ou interações).
			<b>Requisito 5</b> Foi realizado algum teste no passado?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
1.8.a	O Sistema de Gestão de Tráfego Rodoviário possui a certificação ISO 39001?	ISO 39001 é a melhor prática de gestão de segurança do tráfego num contexto organizacional. Esta abordagem sistémica da ISO 39001 aborda a contribuição que pode ser feita pelas organizações para evitar mortes e lesões graves em todo o sistema de trânsito rodoviário.	<b>Requisito 1</b> O SG do transporte rodoviário adota as melhores práticas de acordo com a estrutura da norma padrão ISO? Ou o seu SGS é certificado como ISO 39001? Quando e qual a validade? Quais as ações do processo de certificação para melhoria?
			<b>Requisito 2</b> Que formações são realizados e quem é o representante de gestão para o sistema ISO? O sistema é auditado em relação aos padrões (último relatório e ações)?
			<b>Requisito 3</b> São elementos que abrangem: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gestão de Riscos</li> <li>2. Gestão de Jornadas</li> <li>3. Gestão de Motoristas</li> <li>4. Gestão de Veículos</li> <li>5. Gestão de Incidentes</li> <li>6. Gestão e Auditoria de Performance, Monitorização de conformidade.</li> </ol>
			<b>Requisito 4</b> Qual a melhoria contínua alcançada com a implementação da ISO 39001?
1.9.a	Existe uma política que aborda a condução em condições meteorológicas severas?	Conduzir de acordo com as condições da estrada e do clima é importante para evitar incidentes e perda de controle. O planeamento da jornada de trabalho é uma etapa crítica, bem como a sensibilização, condução defensiva e emergência.	<b>Requisito 1</b> A condução em condições climáticas severas está identificada como um risco no registo de perigos? Existe alguma política ou procedimento definido? Quais são as classificações de risco e controlos? Que condições são identificadas ou listadas, ameaças/cenários?
			<b>Requisito 2</b> Quais são os controlos ou barreiras identificadas na avaliação de risco: nos controlos dos veículos, na gestão de motoristas, gestão da jornada de trabalho e na resposta de emergência?
			<b>Requisito 3</b> As pessoas-alvo são treinadas em controlos e barreiras: evidências de formação? É prática comum verificar o estado do tempo antes do início da atividade? Que preparativos são feitos antes do início da mesma?
			<b>Requisito 4</b> Como é que a empresa verifica que as pessoas estão a seguir os controlos definidos?
			<b>Requisito 5</b> Qualquer emergência relatada como condições meteorológicas severas: quais foram as ações neste caso?

## Motoristas

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.1.a	O transportador possui uma política escrita de recrutamento e seleção, ou um procedimento que abrange as licenças válidas para o tipo de veículo que será conduzido e a classe do produto ou mercadoria que será transportada?	O objetivo é um "motorista experiente" (com habilidade e comportamento corretos) selecionado por recrutamento e seleção adequados para garantir uma defesa robusta. O procedimento é o mesmo e consistente para todos os candidatos. Como a ação ou inação humana representa 90% dos incidentes (histórico, habilidade, conhecimentos, comportamento, atitude, cultura passada).	<b>Requisito 1</b> Este controlo está incorporado na política ou em norma escrita? Abrange no mínimo os quatro critérios abaixo: 1) Recrutamento e Seleção (método/critérios/etapas); 2) Requisitos legais; 3) Tipo de veículo; 4) Classe de Carga (com base no número ONU para o segmento de veículo pesado de mercadorias).
			<b>Requisito 2</b> Legislação: Os requisitos de licenciamento são compreendidos e cumpridos?
			<b>Requisito 3</b> Critérios de recrutamento: o Transportador tem de garantir que tem uma norma ou política que aborda os critérios de recrutamento. Quais são os critérios definidos para pesquisar e selecionar motoristas: idade, educação, registo criminal, últimas verificações de emprego, tipo de licença e validade da mesma, tipo de veículo conduzido no passado (rígido, experiência em reboque, mercadorias perigosas, automóvel, autocarro) e em que zona do país?
			<b>Requisito 4</b> Processo de seleção seguido pelo transportador: o Transportador tem de garantir que tem uma norma ou política que abrange este processo de seleção. O processo de seleção inclui acompanhamento por motorista sénior ou gestor de frota competente para garantir que esta barreira é eficaz? Verificar a experiência e conhecimento em carga e transporte de matérias perigosas, experiência de condução de cisternas/reboques (capotamento, prova escrita, perfil).
			<b>Requisito 5</b> Responsabilidade: o Transportador tem de garantir que tem uma norma ou política que controla e avalia que licenças e documentos legais são necessários para executar a atividade de transporte de matérias perigosas. Qual o processo que o transportador possui para gerir a validade e a conformidade da documentação?
2.1.b	O transportador possui uma política escrita de recrutamento e seleção ou um procedimento que abrange os requisitos mínimos de experiência de condução, de acordo com as normas EPCOL (3 anos de condução do tipo de veículo em causa)?	Um motorista com menos experiência ou mais novo/jovem pode potenciar a um acidente ou quase acidente.	<b>Requisito 1</b> O requisito de experiência e habilidade/competência de condução mínima é abordado na política ou norma escrita? O que é considerado "mínimo"? É apenas um ano ou horas reais de condução registadas com segurança nos últimos anos?
			<b>Requisito 2</b> Como é garantido que o requisito de 3 anos de experiência é verificado e cumprido? Quais são os parâmetros, quem verifica e assina?
			<b>Requisito 3</b> Verificar se o motorista realmente registou o número de horas de condução no passado, de modo a acumular experiência ou era um motorista inativo? Que mecanismos ou processos possui para verificar este critério?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.1.c	O processo de recrutamento e seleção definido na empresa é utilizado?	Barreira de implementação eficaz.	<b>Requisito 1</b> O processo é cumprido para todos os casos (consistente, sustentado e as falhas são registadas)? Por exemplo, existe evidências quando um motorista é rejeitado?
			<b>Requisito 2</b> Verificar se o processo é consistente através da verificação de evidências dos registos dos motoristas.
			<b>Requisito 3</b> Todos os formulários de recrutamento e seleção são devidamente preenchidos, todos os detalhes são capturados, devidamente assinados pela pessoa relevante/responsável com o seu nome e data? São verificados registos criminais?
			<b>Requisito 4</b> Todos os registos de avaliação são mantidos e analisados? Por exemplo, se o master driver acompanhou uma avaliação na cabine, é feito esse registo? Ou é apenas verbal essa avaliação?
2.1.d	O transportador tem uma política escrita ou procedimento de recrutamento e seleção que abranja a aptidão médica e mental para o trabalho por um profissional aprovado, incluindo reavaliações regulares?	A aptidão médica (mental e física) é uma barreira importante para o motorista. Acidentes rodoviários podem acontecer devido à não aptidão do motorista (para Portugal consulte ASRA ANEXO II.1 e II.2).	<b>Requisito 1</b> O procedimento ou política abrange a aptidão médica dos motoristas (processo e frequência das consultas)? Quais são os critérios? Como foram definidos esses critérios? Estes critérios cumprem a legislação: frequência das consultas de aptidão estão relacionadas com a idade, consultas após licença prolongada ou após qualquer hospitalização ou cirurgia?
			<b>Requisito 2</b> Evidenciar fichas de aptidão médica (critérios e quem está autorizado a assiná-la). Está alinhado com os requisitos da empresa e com os requisitos legais (o que for mais rigoroso), conforme aplicável? Abrange verificações em torno de possíveis problemas de sono? Os motoristas têm possibilidade de comunicar alguma doença?
			<b>Requisito 3</b> As fichas de aptidão são preenchidas e assinadas por médicos? É realizado um questionário do estado de saúde? É realizado um questionário de triagem para apneia do sono?
			<b>Requisito 4</b> A aptidão médica é conduzida de acordo com o processo ou política definida? Mostrar evidências (conforme aplicável ou permitido RGPD). Ocorreu algum caso de declínio da aptidão médica na operação? Qual o processo para tratar estes casos? Qual a frequência da realização das consultas de aptidão médica? Mostrar evidências, por exemplo, mostrar para a idade de 50 anos ou mais.
			<b>Requisito 5</b> Verifique se todos os motoristas no sistema têm aptidão médica válida de acordo com os requisitos legais contratuais.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.1.e	O transportador tem uma política ou procedimento de recrutamento e seleção por escrito que abranja a atualização do histórico de condução?	Competência para conduzir na estrada e a experiência anterior refletem a capacidade do motorista. Qualquer condução imprudente ou negligente pode levar a acidentes ou multas.	<b>Requisito 1</b> Procedimento ou política abrange a verificação do histórico do motorista? Como é verificado e que elementos são verificados? Como é que essa informação é usada como critério de seleção?
			<b>Requisito 2</b> Caso o país tenha algum sistema online/offline de verificação de infrações passadas ou multas por meio do site do governo ou de qualquer registo da polícia/autoridade local, o sistema é verificado (se aplicável)?
			<b>Requisito 3</b> Se o motorista foi identificado por referência (através de outro motorista/pessoa ou outra empresa), o processo de recrutamento e seleção é o mesmo que para os outros motoristas? É verificado os registos e o histórico de condução desse motorista?
			<b>Requisito 4</b> Este controlo é consistente e aplicado a todos os motoristas? Verifique evidências de recrutamento dos motoristas (novos motoristas e motoristas seniores).
2.1.f	O transportador tem uma política ou procedimento de recrutamento e seleção por escrito que abranja atualização de qualquer registo criminal?	Os motoristas com registos criminais podem ser um potencial risco de segurança para a operação. Qualquer ligação com atividades criminosas, lavagem de dinheiro, terrorismo, práticas antiéticas ou ilegais é um risco.	<b>Requisito 1</b> O procedimento, norma ou política abrange a verificação do histórico do motorista relacionado a quaisquer práticas antiéticas/ilegais, sempre que possível? Como é verificado e que elementos são verificados? Como é que essa informação é usada como critério de seleção e recrutamento?
			<b>Requisito 2</b> Caso o transportador não consiga obter registos criminais anteriores (devido a motivos específicos), que tentativas são feitas para solicitar e verificar outros documentos ou detalhes relacionados com este assunto?
			<b>Requisito 3</b> Este controle é consistente e aplicado a todos os motoristas? Verifique evidências.
2.1.g	O transportador tem uma política ou procedimento de recrutamento e seleção por escrito que abranja a avaliação de competência para conduzir, por um examinador aprovado?	Competência: conhecimento, habilidade, comportamento e experiência. A falta de competência pode originar incidentes.	<b>Requisito 1</b> Norma, procedimento ou política que abrange "verificação de competência dos motoristas/funções críticas". Que elementos ou tópicos são verificados? Quem é responsável por realizar estas verificações (tem competência para tal)? Como estas avaliações/verificações são registadas e utilizadas?
			<b>Requisito 2</b> O processo de recrutamento envolve entrevista, teste escrito, teste prático e perfil comportamental? Para o motorista de mercadorias perigosas, quais são os requisitos de competência adicionais definidos pelo transportador? O processo de recrutamento e os requisitos de competência estão alinhados com os requisitos legais e da empresa?
			<b>Requisito 3</b> Evidência de credenciais do examinador autorizado/aprovado. O examinador faz parte da empresa? Se for um examinador externo ou agência, como são avaliados ou selecionados?
			<b>Requisito 4</b> Este controlo é consistente e aplicado a todos os motoristas? Verifique evidências.
			<b>Requisito 5</b> Verifique a qualidade da avaliação para um ou dois casos. Os dados do IVMS são usados para verificar o desempenho do motorista?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.1.h	O transportador tem uma política ou procedimento de recrutamento e seleção por escrito que abranja verificações de referências com o empregador anterior?	Processo de seleção eficaz. O processo de recrutamento tem em consideração os registos dos incidentes/acidentes onde o motorista esteve envolvido?	<b>Requisito 1</b> Existe algum procedimento, norma ou política que suporta esta barreira? Como se encontra implementado e qual a eficácia do processo?
			<b>Requisito 2</b> Se o motorista foi selecionado por referência de outro motorista/pessoa ou outra empresa, como são efetuadas as verificações do seu desempenho e como são efetuados os registos?
			<b>Requisito 3</b> O motorista selecionado esteve envolvido em acidentes anteriores que fosse responsável?
			<b>Requisito 4</b> Verifique os documentos dos motoristas e os seus registos.
2.1.i	O transportador tem uma política ou procedimento de recrutamento e seleção por escrito que abranja um arquivo individual para cada motorista?	Processo de seleção e recrutamento eficaz.	<b>Requisito 1</b> Processo adequado de manutenção/atualização do cadastro/arquivo de cada motorista com todos os detalhes mencionados nas questões/barreiras acima.
			<b>Requisito 2</b> Qual é o conteúdo do arquivo/documentação do motorista? Encontra-se organizado e numerado (lista ou índice)?
			<b>Requisito 3</b> Todos os registos são atualizados? Os formulários são devidamente preenchidos com todas as linhas/títulos preenchidos, assinatura adequada, data e comentários no formulário do motorista?
			<b>Requisito 4</b> Verifique o arquivo do motorista e os registos.
2.2.a	O transportador possui um programa de formação de motoristas que abranja condução defensiva nos primeiros 3 meses após contratação, ministrado por um prestador de serviços aprovado?	Barreira de competência e sua eficácia: quais são os fatores que podem tornar esta barreira fraca ou ineficaz? O fracasso da aplicação da formação de condução defensiva é um dos principais fatores dos acidentes graves de veículos motorizados da indústria dos combustíveis.	<b>Requisito 1</b> O transportador tem o seu próprio programa de formação/processo de avaliação de competências? O programa deve abordar toda a organização e não apenas o motorista, referindo as cláusulas contratuais. Evidência: Programa de formação estruturado
			<b>Requisito 2</b> Quais os elementos/tópicos de formação que estão identificados para a competência do motorista e outro pessoal com funções críticas? Estão em conformidade com os requisitos contratuais, legislação e outros perigos?
			<b>Requisito 3</b> Quais são os conteúdos e como é que são transmitidos? Quem é responsável por dar a formação? Como se verifica se a formação de condução defensiva é entendida e aplicada (dia a dia, consistentemente)?
			<b>Requisito 4</b> Como é verificada a compreensão do motorista? Que processo está em vigor para verificar a eficácia da formação, condução defensiva nas avaliações de cabine?
			<b>Requisito 5</b> Quão robusta é a formação de condução defensiva e a atualização anual do processo de formação/competência do motorista (exemplo: curso de dia inteiro/meio-dia)? Qual é o processo de formação de condução defensiva para um motorista que sofreu um acidente ou incidente de alto potencia? Estas formações são registadas?



Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.b	O transportador possui um programa de formação de conhecimento e manuseamento de produtos, ministrado por um prestador de serviços aprovado?	Barreira que consiste na formação de manuseamento de produtos/resposta à emergência.	<b>Requisito 1</b> O programa de formação aborda o tipo de produto?
			<b>Requisito 2</b> Quais são os conteúdos de formação de motoristas relacionados com o produto e seu manuseio?
			<b>Requisito 3</b> O motorista é formado e conhece os requisitos legais e estes são sempre cumpridos?
			<b>Requisito 4</b> Existe um processo para verificar a compreensão do motorista e da eficácia da formação?
			<b>Requisito 5</b> Quando foi a última vez que o motorista foi formado/participou/experenciou/reagiu a uma perda de contenção de um produto/exposição aberta? Os temas das instruções escritas e da ficha de dados de segurança são abordados?
2.2.c	O transportador possui um programa de formação de condutores que abrange a consciencialização para a fadiga?	Fadiga é uma barreira de aptidão para o trabalho: a fadiga do motorista é uma das principais causas de acidentes. Ocorre devido ao sono insuficiente, que pode ser influenciado por começar o trabalho de manhã cedo, trabalhar à noite, padrão alimentar, exigências físicas e mentais, problemas gerais de saúde e condicionamento físico, perturbações do relógio biológico.	<b>Requisito 1</b> Que programas de formação sobre fadiga e aspetos/riscos relacionados existem? Verifique a compreensão sobre o que causa fadiga, sinais, medicação, distúrbio, micro sono, etc. Quem é o público-alvo / funções críticas de SGS?
			<b>Requisito 2</b> Existe uma política ou programa estruturado sobre a gestão do risco da fadiga? Quais as indicações para o motorista parar e descansar quando sente fadiga?
			<b>Requisito 3</b> Quais são os conteúdos e como são transmitidos? Quem é responsável por dar a formação?
			<b>Requisito 4</b> Qual o processo para verificar se a consciência de fadiga é compreendida. Recorrem a lições aprendidas, a quase acidentes de alto potencial? Que medidas foram implementadas e como foram registadas/monitorizadas? Verifique se todos os motoristas estão abrangidos?
			<b>Requisito 5</b> São realizados inquéritos sobre este tema? Com que frequência? Existem medidas que o motorista deve adotar para quando está cansado e para garantir um sono de qualidade. Que medidas são? São adequadas? Existem medidas sobre o que fazer se o padrão de sono for perturbado devido a alguns motivos? As medidas foram comunicadas e compreendidas pelos motoristas?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.d	O transportador possui um programa de formação de indução de condutores, ou seja, integração/orientação, na empresa?	Indução e eficácia da integração na empresa.	<b>Requisito 1</b> Quanto tempo dura a formação de indução e integração? Quais os conteúdos e como são transmitidos? A formação é teórica e prática (mostrar evidências)? Quando foi atualizado o plano de formação de indução?
			<b>Requisito 2</b> A indução abrange os aspetos fundamentais da formação de condução defensiva, as aprendizagens da formação de materiais perigosos de 3 dias e os requisitos legais locais?
			<b>Requisito 3</b> Quem administra estas ações de indução e quem avalia a prova de conhecimentos, tem competência para tal? Mostrar registos de avaliações aleatórios.
			<b>Requisito 4</b> Existe algum procedimento antes de entregar a chave ao motorista? O procedimento é adequado? Quem assina e quais são os critérios para assinar?
			<b>Requisito 5</b> Como é avaliada a eficácia da indução? Com é avaliado a eficácia da atualização da formação de indução aos motoristas?
2.2.e	O transportador possui um programa de formação de condutores que abrange formação corretiva (pós-incidente ou perante um problema específico detetado num condutor)?	Ações corretivas e eficácia do programa.	<b>Requisito 1</b> Em que circunstâncias a formação corretiva do motorista é aplicada? Como é identificado o requisito: existe algum procedimento/manual? Qual é a frequência da revisão da formação e do manual/procedimento, ou acontece apenas quando é detetado o problema?
			<b>Requisito 2</b> Que incidentes de condução ocorreram nos últimos três anos? Que formação corretiva houve para os motoristas envolvidos e quais os resultados obtidos?
			<b>Requisito 3</b> Existe um processo para consciencializar os motoristas para incidentes operacionais, por exemplo contaminações?
			<b>Requisito 4</b> Se o motorista tem um problema em determinado tema, como "ultrapassagem", é lhe sugerido uma formação específica? Quem avalia estes critérios e qual o processo implementado?
			<b>Requisito 5</b> Como é a avaliada a eficácia desta formação corretiva?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.f	O transportador possui um programa de formação de condutores que abrange reciclagem em condução defensiva pelo menos a cada 3 anos?	Atualização de condução defensiva.	<b>Requisito 1</b> Os formadores da formação de condução defensiva têm competências para dar esta formação? (para Portugal, estão registados na EPCOL?) Existem registos de datas e presenças na formação?
			<b>Requisito 2</b> Existem planos de melhoria baseados em falhas detetadas na formação?
			<b>Requisito 3</b> Durante todo o ano, que medidas/ações de reciclagem de formação/atualização de conteúdos foram tomadas?
2.2.g	O programa de formação de condutores tem sido cumprido?	Plano de competência e formação.	<b>Requisito 1</b> Como é avaliada, verificada e validada a competência dentro da organização, bem como apoiada pela administração (vinculada ao registo de perigos, funções críticas no transportador)?
			<b>Requisito 2</b> O plano de formação é baseado nos requisitos de competência da função?
			<b>Requisito 3</b> Falhas identificadas em tarefas críticas são monitorizadas e corrigidas?
			<b>Requisito 4</b> O plano de formação é rastreado e faz parte da revisão semestral/anual?
			<b>Requisito 5</b> As horas de formação fazem parte do plano anual da organização?
2.2.h	Os motoristas estão cientes do requisito de não operar um veículo sob a influência de álcool, drogas, narcóticos ou medicamentos que possam prejudicar a capacidade de condução?	Proibir os motoristas de usar drogas e álcool, pois diminui as capacidades do motorista e leva a acidentes.	<b>Requisito 1</b> Política escrita em vigor e alinhada com requisitos ASRA?
			<b>Requisito 2</b> A política é comunicada e compreendida na organização?
			<b>Requisito 3</b> Existem registos de teste de álcool? Qual a frequência da realização destes testes? São aleatórios? Verificar registos. Os instrumentos estão calibrados e testados?
			<b>Requisito 4</b> Programa de formação abrange drogas e álcool? Lições aprendidas estão incluídas na formação? Material de formação inclui medicamentos, condições médicas e medicamentos prescritos? O formador e a quem faz as verificações aleatórias têm competências e são capacitadas para tal?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.i	O transportador possui um programa de formação de indução que inclua noções básicas de condução defensiva, consciencialização sobre fadiga, prevenção de capotamento/estabilidade do veículo, segurança nas cargas/descargas e conhecimento/manuseio do produto transportado?	Eficácia da indução e integração para a introdução de novos motoristas na empresa.	<b>Requisito 1</b> Quanto tempo dura a indução e a integração? Quais são os conteúdos? Contempla teoria e prática (mostrar evidências)? Quando foi atualizado pela última vez o programa de indução?
			<b>Requisito 2</b> A indução abrange noções básicas de condução defensiva e da formação de matérias perigosas de 3 dias, estabilidade do veículo (Rollover), efeitos de carga e descarga na estabilidade e requisitos legais locais?
			<b>Requisito 3</b> Quem dá a formação e avalia? Tem competências adequadas? Mostrar registos de formação e de avaliações da formação.
			<b>Requisito 4</b> Qual é o procedimento antes de entregar a chave ao motorista? Quem assina / quais são os critérios para aprovação?
			<b>Requisito 5</b> Como é medida a eficácia da indução/integração? Com que frequência é realizada a revisão dos seus conteúdos? Houve alguma melhoria obtida com as revisões?
2.2.j	Existe uma avaliação do motorista em estrada por um recurso competente e aprovado (master driver ou monitor) antes de ser autorizado a conduzir sozinho?	Eficácia da indução e integração para a introdução de novos motoristas na empresa.	<b>Requisito 1</b> Quanto tempo dura a indução e a integração? Quais são os conteúdos? Contempla teoria e prática (mostrar evidências)? Quando foi atualizado pela última vez o programa de indução?
			<b>Requisito 2</b> A indução abrange noções básicas de condução defensiva e da formação de matérias perigosas de 3 dias, estabilidade do veículo (Rollover), efeitos de carga e descarga na estabilidade e requisitos legais locais?
			<b>Requisito 3</b> Quem dá a formação e avalia? Tem competências adequadas? Mostrar registos de formação e de avaliações da formação.
			<b>Requisito 4</b> Qual é o procedimento antes de entregar a chave ao motorista? Quem assina / quais são os critérios para aprovação?
			<b>Requisito 5</b> Como é medida a eficácia da indução/integração? Com que frequência é realizada a revisão dos seus conteúdos? Houve alguma melhoria obtida com as revisões?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.k	O Transportador possui um programa de formação de condutores que abranja a resposta a Emergências, os riscos e procedimentos de segurança, regras e regulamentos de segurança dos centros de carga e intervenção / prevenção de capotamento?	Eficácia da indução e integração para a introdução de novos motoristas na empresa.	<b>Requisito 1</b> Quanto tempo dura a indução e o <i>onboarding</i> - Quais são conteúdos? Contempla teoria e prática (mostrar evidências). Quando foi atualizada pela última vez a de indução/pacote Rollover?
			<b>Requisito 2</b> A indução abrange noções básicas de condução defensiva e da formação de matérias perigosas de 3 dias, estabilidade do veículo (Rollover), efeitos de carga e descarga na estabilidade e requisitos legais locais?
			<b>Requisito 3</b> Quem dá a formação e avalia? Tem competências adequadas? Mostrar registos de formação e de avaliações da formação.
			<b>Requisito 4</b> Qual é o procedimento antes de entregar a chave ao motorista? Quem assina / quais são os critérios para aprovação?
			<b>Requisito 5</b> Como é medida a eficácia da indução/integração? Com que frequência é realizada a revisão dos seus conteúdos? Houve alguma melhoria obtida com as revisões?
2.2.l	Estão estabelecidos programas de formação de atualização nas seguintes temáticas: -prevenção básica de capotamento/estabilidade do veículo pelo menos a cada três anos (após os cinco anos na empresa)? -conhecimento do produto e formação no seu manuseamento pelo menos a cada cinco anos? -formação de conscientização sobre fadiga pelo menos a cada três anos?	Os motoristas precisam de competência para desempenhar a sua função com eficiência e segurança.	<b>Requisito 1</b> O Transportador assegura ao motorista o conhecimento da formação de condução defensiva adequada, produtos e seu correto manuseio? A frequência da formação e a sua reciclagem são mantidas numa base contínua?
			<b>Requisito 2</b> Qual o processo implementado para garantir que a formação seja realizada de acordo com o plano?
			<b>Requisito 3</b> Os formadores são cuidadosamente selecionados com base na qualidade do material e da competência destes?
			<b>Requisito 4</b> O Transportador possui um processo de revisão para verificar se o processo está implementado e devidamente seguido?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.m	O Transportador possui um programa de formação de condutores que abranja resposta prática a emergências?	Programa de formação que abrange todos os elementos da resposta de emergência: vários cenários, funções, kit, recuperação, remediação (importante para uma resposta eficaz na emergência real, com base no tipo de produto).	<b>Requisito 1</b> Existe formação sobre as políticas da empresa? Estas formações estão atualizadas? Existe um plano de reciclagem da formação para todos os trabalhadores? Os principais requisitos legais também estão incorporados nas políticas/formações?
			<b>Requisito 2</b> O conteúdo é de fácil compreensão para o motorista (cartaz de resumo, exibição)?
			<b>Requisito 3</b> A formação faz parte do plano anual de formação e treinos adicionais com base na necessidade? Inclui participação de entidades externas e em locais fora da organização (por exemplo formação ou treino de resposta à emergência nas instalações do cliente/dépósito/carregamento/descarga)?
			<b>Requisito 4</b> Verifique alguns registos e entreviste o motorista.
			<b>Requisito 5</b> Todos os motoristas são abrangidos e a reciclagem da formação é registada?
2.2.o	O Transportador possui um programa de formação de condutores que abranja cargas e descargas?	A formação abrange e é atualizada sobre o processo de carga e descarga? Inclui as aprendizagens e lições aprendidas dos acidentes, com base no tipo de carga?	<b>Requisito 1</b> Programa de formação abrange processo, precauções, funções/responsabilidades, interface, lista de verificação e resposta de emergência durante o processo de carga ou descarga?
			<b>Requisito 2</b> O conteúdo e os materiais são de fácil compreensão para o motorista (cartaz de resumo, exibição, vídeos, demonstração/prático)?
			<b>Requisito 3</b> As aprendizagens ou lições aprendidas dos incidentes de carga ou descarga estão incluídas na formação? As regras específicas dos principais locais de carga e descarga estão incluídas na formação?
			<b>Requisito 4</b> Todos os motoristas são formados em resposta a emergência (cargas e descargas) e a reciclagem da formação é registada?
2.2.p	O Transportador possui um programa de formação de condutores que abranja formação em manuseio de produtos?	Formação abrange precauções de manuseio manual (risco e controlos específicos da operação)?	<b>Requisito 1</b> A formação é específica (casos e locais específicos) ou genérica? O formador tem competências e qual é a frequência da formação?
			<b>Requisito 2</b> Existem limites/restrições de manuseio manual prescritos no processo e métodos de acordo com a carga (existe um requisito legal sobre limite de peso)?
			<b>Requisito 3</b> Verifique o cenário específico e verifique se o conteúdo da formação está alinhado com o procedimento.
			<b>Requisito 4</b> Todos os motoristas são abrangidos e a reciclagem da formação é registada?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.q	O Transportador possui um programa de formação de condutores que abranja formação prática básica de primeiros socorros?	Os primeiros socorros ajudam a garantir que os métodos corretos de assistência médica básica são fornecidos. Saber como ajudar uma pessoa é igualmente importante em emergências (até chegarem os serviços de emergência).	<b>Requisito 1</b> O programa de formação abrange a importância dos primeiros socorros? Quais são os métodos básicos de primeiros socorros para as várias situações? Como atuar em situações de estrada ou fora de estrada?
			<b>Requisito 2</b> Formação em primeiros socorros faz parte da formação de indução (integração) e é reciclada todos os anos para os motoristas? O formador é interno ou externo? Tem competências? Também são realizadas formações e treinos externos?
			<b>Requisito 3</b> Verifique um cenário específico e verifique se o conteúdo da formação é adequado. Faça a lista de itens que abrange a caixa de primeiros socorros (qualquer padrão legal, da empresa ou do setor).
			<b>Requisito 4</b> Todos os motoristas são formados em resposta a emergência (com primeiros socorros) e a reciclagem da formação é registada?
2.2.r	O Transportador possui um programa de formação de condutores que abranja prática básica de combate a incêndio?	A formação básica de combate a incêndio garante que o motorista consegue responder a cenários de estrada ou locais.	<b>Requisito 1</b> O programa de formação abrange combate a incêndio, princípios básicos de incêndio, combustão, tipos de extintor, métodos, equipamentos e sistemas, plano de resposta à emergência da empresa, etc?
			<b>Requisito 2</b> A formação de combate a incêndio é realizada de acordo com o plano e formação/treino prático adicional para motoristas de mercadorias perigosas? Está incluída uma demonstração prática (uso de sistema de combate a incêndio, conforme aplicável)?
			<b>Requisito 3</b> As aprendizagens/lições aprendidas dos acidentes estão a ser incluídas nas formações (incluindo incêndio em pneus, etc.)?
			<b>Requisito 4</b> Todos os motoristas são formados em resposta a emergência (com combate a incêndios) e a reciclagem da formação é registada?
			<b>Requisito 5</b> O motorista faz formação adequada para combate a incêndio em locais de descarga?
2.2.s	O Transportador possui um programa de formação de condutores que abranja riscos e procedimentos de segurança?	Formação em cenários e procedimentos de risco de segurança ( <i>security</i> ).	<b>Requisito 1</b> O risco de segurança ( <i>security</i> ) faz parte do registo de perigos e avaliação de riscos? Que cenários estão listados?
			<b>Requisito 2</b> Que procedimentos são abordados na formação? Está alinhado com o risco de segurança ( <i>security</i> ) do SGS?
			<b>Requisito 3</b> As aprendizagens/lições aprendidas dos acidentes estão a ser incluídas nas formações?
			<b>Requisito 4</b> Todos os motoristas são formados (risco de <i>security</i> ) e a reciclagem da formação é registada?
			<b>Requisito 5</b> Verifique o procedimento para sequestro ou outros novos cenários, como ataque de colisão de veículos ou bomba).

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.t	O Transportador possui um programa de formação de condutores que abranja inspeção geral do veículo?	A formação em inspeção de veículos abrange aspeto diário, mensal, solução de problemas, pneus, equipamentos críticos de segurança, kits de ferramentas.	<b>Requisito 1</b> O programa de formação é específico para o tipo de veículo/carga usado e está alinhado com as recomendações do fabricante sobre inspeção/manutenção?
			<b>Requisito 2</b> O conteúdo do programa de formação para inspeção do veículo é examinado por pessoa competente (os requisitos legais e da empresa estão incluídos na formação)?
			<b>Requisito 3</b> Quem conduz a formação e qual a sua duração? Como é medida a eficácia da formação? Inclui teoria e prática?
			<b>Requisito 4</b> Os equipamentos críticos de segurança são abordados na formação? Sinais do painel abrangidos?
			<b>Requisito 5</b> Todos os motoristas são abrangidos e a atualização é registada?
2.2.u	O transportador possui um programa de formação de condutores que abranja a avaliação do motorista na estrada por um recurso competente e aprovado antes de ser autorizado a dirigir sozinho?	A formação do motorista deve incluir avaliação na estrada (habilidade real e comportamento na estrada/local).	<b>Requisito 1</b> O programa de formação de motoristas inclui avaliação prática passo a passo? Pode-se mostrar um fluxograma ou procedimento? Faz parte do SGS para toda a organização?
			<b>Requisito 2</b> Os formulários de avaliação na estrada (parâmetros) estão definidos e disponíveis para cada fase de integração do motorista? O motorista tem permissão para conduzir sem avaliação na estrada? Qual é o conjunto mínimo de critérios de aprovação?
			<b>Requisito 3</b> O formador está habilitado a realizar prova prática?
			<b>Requisito 4</b> Como são mantidos e acompanhados os registos?
			<b>Requisito 5</b> Todos os motoristas são abrangidos e a atualização é registada? Algum caso de um motorista que não compareceu na formação prática e começou a conduzir?
2.2.v	Existe um programa de formação regular que abrange todos os aspetos das funções do motorista, dinamizado por um recurso competente e aprovado?	A competência dos motoristas é importante para que eles possam realizar todas as atividades com segurança.	<b>Requisito 1</b> A formação é um direito do motorista, como parte de qualquer política ou procedimento (parte SGS da empresa).
			<b>Requisito 2</b> Evidência da lista de formação, abrangendo todos os elementos de acordo com a função do motorista - rotina e emergência (verifique o procedimento).
			<b>Requisito 3</b> Que tipo de programa de formação está presente na empresa (indução, atualização, aprovação, avaliação)? Verifique a frequência dessa formação.
			<b>Requisito 4</b> Como são mantidos e acompanhados os registos de formação?
			<b>Requisito 5</b> Todos os motoristas são abrangidos pela formação, assim como pela sua reciclagem? Existe registo?



Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.w	São mantidos registos da formação de motoristas?	Método de gravação e dados.	<b>Requisito 1</b> A formação é registada e todos os registos mantidos?
			<b>Requisito 2</b> Faz parte da ficha dos motoristas ou de qualquer outra forma de monitorização online/offline?
			<b>Requisito 3</b> O método é robusto para monitorizar detalhes de uma formação específica para um motorista específico (incluindo formações do ano anterior)?
			<b>Requisito 4</b> Verifique os registos dos motoristas que estão no sistema.
2.2.x	São mantidos registos das avaliações dos motoristas e de futuras necessidades de formação?	Avaliação do motorista.	<b>Requisito 1</b> Quais são os registos para avaliação do motorista (durante a formação de indução e em curso durante o serviço)?
			<b>Requisito 2</b> Alguma necessidade de formação é identificada com base nas avaliações?
			<b>Requisito 3</b> Como é feita a monitorização de tais necessidades?
			<b>Requisito 4</b> Evidência da implementação da necessidade de formação e atualização do programa de formação ou avaliação
			<b>Requisito 5</b> Verifique a avaliação do motorista por exemplo na estrada, avaliação do motorista durante a resposta de emergência, caso seja aplicável.
2.2.y	Os motoristas recebem formação em novos equipamentos?	Qualquer mudança traz risco; assim, novos equipamentos devem ser usados apenas após a formação.	<b>Requisito 1</b> Quais são os novos equipamentos introduzidos no sistema (qualquer kit, ferramenta, acessórios, dispositivo ou até mesmo qualquer nova tecnologia para os camiões)?
			<b>Requisito 2</b> A formação recomendada pelo fabricante faz parte do programa de formação do motorista (empresa de camiões ou a sua oficina autorizada)? O equipamento ou tecnologia crítica de segurança faz parte da formação?
			<b>Requisito 3</b> Os motoristas são formados em ABS v/s não ABS; camião com ESP e sem ESP; Camiões com nova centralina v/s centralina antiga, etc; nova tecnologia de pneus ou sistema de travões?
			<b>Requisito 4</b> Verifique a eficácia da formação em novas tecnologias, introduzidas nos últimos 1 a 2 anos.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.2.z	O Transportador tem disponíveis ações de formação com recurso a simuladores ou formação similar?	Simulador ou formação similar oferecido para benefício da formação (sessões ao volante e teóricas). Permite que os cenários sejam praticados e repetidos num ambiente seguro.	<b>Requisito 1</b> A formação para motoristas é estendida para incluir a sessão com simuladores ou formação similar? Se sim, que tipo de sessões são feitas (qual o tipo de simulador e vantagens)?
			<b>Requisito 2</b> Os motoristas são expostos a cenários ou condições, em simuladores ou formação similar, que representam o risco real em operações ou ambiente externo?
			<b>Requisito 3</b> As formações são utilizadas para alterar a habilidade do motorista, reação ou qualquer outra melhoria de desempenho?
2.3.a	O Transportador cumpre as obrigações regulares no que respeita a exames de drogas e álcool, conforme especificado no ASRA (Anexo II.1)	Proibir os motoristas de usar drogas e álcool, pois diminui as capacidades do motorista e leva a acidentes.	<b>Requisito 1</b> Gestão de riscos: procedimento para verificações aleatórias está abrangido na política ou manual? Os testes de drogas e álcool são conduzidos de acordo com os requisitos do ASRA (Para Portugal)?
			<b>Requisito 2</b> Existe uma matriz de consequências ou um sistema de gestão das consequências (política disciplinar de acordo com a gravidade do incumprimento)?
			<b>Requisito 3</b> Existem registos de testes de álcool? Qual a frequência da realização destes testes, é aleatório? Verificar registos. Os instrumentos estão calibrados e testados. (conforme recomendações do fabricante)?, reação ou qualquer outra melhoria de desempenho?
			<b>Requisito 4</b> Algum teste relacionado ao teste de drogas foi realizado? Se não, quais são as precauções em vigor?
2.3.b	Os resultados são mantidos em arquivo?	Proibir os motoristas de usar drogas e álcool, pois diminui as capacidades do motorista e leva a acidentes.	<b>Requisito 1</b> Implementação: registo é mantido?
			<b>Requisito 2</b> A leitura dos registos está escrita corretamente (é de fácil compreensão/não existem erros)? Os requisitos legais são cumpridos?
			<b>Requisito 3</b> O teste de drogas faz parte dos testes médicos e existem registos?
2.3.c	Existe um processo estabelecido para lidar com motoristas que testem positivo?	Proibir os motoristas de usar drogas e álcool, pois diminui as capacidades do motorista e leva a acidentes.	<b>Requisito 1</b> Procedimento: para lidar com casos positivos / procedimento escrito?
			<b>Requisito 2</b> Na prática, como são tratados estes casos?
			<b>Requisito 3</b> Existe uma matriz de consequência ou sistema de gestão de consequências, que é compreendida pelos motoristas?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.3.d	Os motoristas são submetidos a exame médico para demonstrar que estão aptos a conduzir o veículo?	Os motoristas devem estar aptos e com boa saúde para poderem desempenhar as suas funções com segurança.	<b>Requisito 1</b> Barreira para cumprir a legislação e/ou adequação da empresa aos requisitos de trabalho. Motoristas inaptos são propensos a cometer erros que levam a incidentes de perda de controlo da viatura.
			<b>Requisito 2</b> Garantia de que o médico sabe como realizar exames médicos nos motoristas (por exemplo: o médico tem conhecimento da avaliação de risco do motorista). Que orientações são dadas aos motoristas e funcionários que acompanham os motoristas?
			<b>Requisito 3</b> Garantia de que no momento do exame médico o motorista estava apto para conduzir ou não. Os motoristas estão conscientes dos medicamentos que podem causar sonolência?
			<b>Requisito 4</b> Existe processo em vigor que permite aos motoristas autogerir a sua condição física para trabalhar/conduzir? Quais são os processos de auto verificação/gestão e como os motoristas são informados sobre os mesmos?
			<b>Requisito 5</b> O Transportador possui um processo para prevenir ou mitigar a condução de motoristas inaptos? O transportador garante que o processo foi implementado adequadamente (frequência e qualidade das verificações e testes/consultas de aptidão médica)?
2.4.a	Existem evidências do uso de dados IVMS para melhorar o desempenho do motorista, por exemplo, reconhecimento de motorista ou gestão de consequências?	Mecanismo de feedback do motorista - para melhorar o desempenho de condução.	<b>Requisito 1</b> O programa IVMS inclui uma política que aborda o reconhecimento (recompensas) e a responsabilidade (consequências).
			<b>Requisito 2</b> Evidências de dados de IVMS são partilhadas com os motoristas e existem discussões/reuniões de desempenho? Estas reuniões são registadas?
			<b>Requisito 3</b> Classificação semanal/mensal dos motoristas (em comparação com seus pares). Existência de um plano de melhoria claro para o próximo ciclo. Registos de tendências/planos melhorias atualizados.
			<b>Requisito 4</b> Os relatórios de desempenho são elaborados? Feedback de comportamento negativo - em quanto tempo é feito? Como o feedback é dado (incentivar comportamento positivo)?
			<b>Requisito 5</b> Como é realizada a análise dos dados, e como são usadas as conclusões/resultados da análise para melhorar o desempenho? Quais foram as melhorias num período de amostra de 6 meses?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.5.a	Os motoristas recebem indicações estritas para não fazerem chamadas ou atenderem telemóveis ou pagers, enviar ou receber mensagens de texto ou utilizar um equipamento mãos livres, enquanto conduzem? (Os telemóveis só podem ser utilizados em viaturas, sempre que permitido pela legislação: em casos de emergência e/ou situações de segurança pessoal; ou dentro de uma instalação, em áreas seguras e em velocidades seguras durante uma emergência ou operações sensíveis quando necessário para manter o controle seguro de equipamentos ou processos.)	Não use um telemóvel ou dispositivo semelhante que possa desviar a atenção da tarefa principal: dirigir um veículo.	<b>Requisito 1</b> Política de utilização do telemóvel de acordo com a empresa e requisitos legais. Exemplo se a política da empresa for "motor ligado, telemóvel desligado", como é seguido?
			<b>Requisito 2</b> Como é feito o controlo do uso de telefones não autorizados? (algumas perguntas aplicáveis a determinado país/área - existe uma política sobre telefones autorizados, é registado uma lista de telefones com o motorista. A política inclui verificação por meio de uma ligação aleatória para o motorista, quaisquer verificações aleatórias ou discussões com os motoristas sobre isso)
			<b>Requisito 3</b> Como é a política em cascata? Os motoristas foram informados sobre a gestão de consequências relativamente à violação desta política?
			<b>Requisito 4</b> Como é atualizada a política periodicamente? É garantido que o motorista entende e assina 100%? (pergunta opcional: Como é que a Empresa gere/controla a utilização do telemóvel privado? Verificação periódica dos registos de chamadas do prestador de serviços e análise adequada.)
			<b>Requisito 5</b> Como se sabe ou é feita a verificação se os motoristas cumprem a regra de não usar telemóvel/dispositivos eletrónicos?
2.6.a	O Transportador têm definida uma política para PARAR o trabalho quando os motoristas ou funcionários consideram que não é seguro continuar ou se o motorista não está em condições de prosseguir com a condução e/ou operações?	Apoiar os motoristas quando se sentem em situação insegura e permitir que tomem a iniciativa e sigam a sua formação.	<b>Requisito 1</b> Apoiar os motoristas quando eles acreditam que estão perante uma condição insegura, de modo que os permite parar de trabalhar.
			<b>Requisito 2</b> Os motoristas devem saber quando estão numa condição insegura e devem interromper o trabalho para manter a sua segurança e a segurança de outras pessoas, incluindo o meio ambiente.
			<b>Requisito 3</b> O motorista deve reportar qualquer condição insegura encontrada ou reportar qualquer situação de fadiga/problemas que colocam o seu trabalho em perigo.
			<b>Requisito 4</b> Verificar a atuação dos motoristas nestas circunstâncias: perante condições inseguras do percurso/local, ou perante o estado do próprio motorista, com o recurso a evidências.
2.7.a	A rotatividade dos motoristas é monitorizada?	Motorista formado e experiente é útil.	<b>Requisito 1</b> Monitorização de motoristas destacados todos os dias/meses e qualquer ausência/licença curta/saída da empresa, etc.
			<b>Requisito 2</b> Como é registado e monitorizado o desgaste do motorista? As licenças ou ausências prolongadas são consideradas?
			<b>Requisito 3</b> Mostrar exemplo dos últimos 3 a 6 meses.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.7.b	A taxa de rotatividade anual é inferior a 10%?	Motorista formado e experiente é útil.	<b>Requisito 1</b> O que é taxa de rotatividade? Está disponível facilmente na folha de acompanhamento (é um KPI?)?
			<b>Requisito 2</b> O que pensa a empresa sobre isso?
			<b>Requisito 3</b> Subiu ou desceu? Razões?
			<b>Requisito 4</b> Conhece alguns dados estatísticos de indústrias semelhantes?
2.7.c	São realizadas entrevistas de saída com os motoristas que deixam a empresa?	Motorista formado e experiente é útil.	<b>Requisito 1</b> A entrevista de saída faz parte de todo o processo?
			<b>Requisito 2</b> Quais são as questões abordadas? Quem conduz?
			<b>Requisito 3</b> Como são registadas e utilizadas as informações do motorista?
			<b>Requisito 4</b> Mostrar exemplo das últimas entrevistas de saída.
2.7.d	Existe alguma análise dos motivos da saída dos motoristas da empresa?	Motorista formado e experiente é útil.	<b>Requisito 1</b> Algum motorista saiu da empresa nos últimos anos? Quais são as análises dos últimos anos?
			<b>Requisito 2</b> Quais os parâmetros que estão a ser considerados? Quais são os principais parâmetros? São adequados?
			<b>Requisito 3</b> Tendências e tentativas realizadas para discutir e entender.
			<b>Requisito 4</b> A gestão de topo da empresa está ocorrente desta análise dos motoristas?
2.7.e	Para situações de alta rotatividade (maior que 10% ao ano) são tomadas ações para reduzir a rotatividade?	Motorista formado e experiente é útil.	<b>Requisito 1</b> Quais as ações tomadas para reduzir a rotatividade de motoristas?
			<b>Requisito 2</b> Tendências e tentativa de resolução.
2.8.a	Existe um código comportamental para os motoristas?	Código comportamental, processo ou política. O ser humano tende a cometer erros ou transgressões.	<b>Requisito 1</b> Mostrar código ou protocolo documentado.
			<b>Requisito 2</b> O protocolo abrange as principais tendências passadas e potenciais?
			<b>Requisito 3</b> Quais são os níveis de consequência, com base na gravidade?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.8.b	O código comportamental do motorista está contemplado no contrato de trabalho?	Código comportamental, processo ou política. O ser humano tende a cometer erros ou transgressões.	<b>Requisito 1</b> O motorista está abrangido por algum tipo de contrato de trabalho por empresa ou agência?
			<b>Requisito 2</b> Como é aplicado o código comportamental? Está em contrato? Algum requisito legal?
			<b>Requisito 3</b> O motorista é consciencializado sobre o código comportamental? Quem aprova e toma decisões acerca do código comportamental?
			<b>Requisito 4</b> Algum caso anterior de ativação do código comportamental? Porquê? Que ações?
2.8.c	O código comportamental está em vigor há mais de 12 meses?	Código comportamental, processo ou política. O ser humano tende a cometer erros ou transgressões.	<b>Requisito 1</b> O código ou processo está no sistema há mais de 12 meses?
2.8.d	Existe um processo para corrigir comportamentos indesejáveis e promover comportamentos desejáveis, de forma rápida e consistente?	O comportamento humano desempenha um papel importante e muitos incidentes acontecem devido a comportamentos indesejáveis.	<b>Requisito 1</b> Que processo está em vigor para entender os comportamentos do motorista durante o trabalho? Como são registados os comportamentos inseguros? Algum processo de intervenção?
			<b>Requisito 2</b> O perfil do motorista é feito quando o motorista entra na empresa e atualizado durante o trabalho. Qual é o tipo de perfil na frota? Qual é a avaliação feita? o perfil dos motoristas está organizado em categorias?
			<b>Requisito 3</b> Os comportamentos inseguros são acompanhados e monitorizados? Os comportamentos indesejáveis são prontamente tratados? Mostrar registos de aconselhamento.
			<b>Requisito 4</b> Como promover os comportamentos positivos e desejáveis entre os motoristas?
			<b>Requisito 5</b> Mostrar recompensas e gestão de consequências.
2.8.e	Está estabelecida uma política de incentivos ao motorista?	A motivação do motorista é importante para o desempenho.	<b>Requisito 1</b> Que tipo de política de incentivos tem a empresa? Abrange funcionários e motoristas?
			<b>Requisito 2</b> O sistema de incentivos é amplamente divulgado e conhecido por todos os motoristas?
			<b>Requisito 3</b> No último ano, como tem sido a implementação da política de incentivo? É eficaz em termos de benefício monetário para um bom desempenho?
			<b>Requisito 4</b> Mostrar exemplos.
			<b>Requisito 5</b> Os motoristas participam em eventos externos de reconhecimento ou prémios?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
2.8.f	Existe um processo eficaz para melhorar o desempenho do motorista, ligado ao programa de incentivos?	O desempenho do motorista pode ser melhorado com os níveis corretos de motivação.	<b>Requisito 1</b> A empresa tem algum processo de reconhecimento/incentivo durante todo o ano? Ou os motoristas fazem parte de algum programa de incentivos (interno ou externo) por um longo período?
			<b>Requisito 2</b> Como é feito o acompanhamento e como são categorizados ou classificados os vários motoristas?
			<b>Requisito 3</b> São feitas tentativas de melhorar a classificação do motorista no programa de incentivos, por meio de formação adequada, aconselhamento e melhoria de comportamento?
			<b>Requisito 4</b> Mostrar exemplo de alguns motoristas que melhoraram.
			<b>Requisito 5</b> Mostrar evidência da recompensa atribuída.
2.8.g	Existe um sistema para monitorizar infrações de trânsito?	Normas legislativas são defesas para a segurança das pessoas e de todos.	<b>Requisito 1</b> Como é que a empresa de transporte fica ao corrente das infrações de regras de trânsito? O motorista é encorajado a relatar qualquer evento desse tipo?
			<b>Requisito 2</b> É acompanhado e gravado? Quantos casos e em que categoria? Alguma análise?
			<b>Requisito 3</b> O que acontece quando tais casos são relatados? Que procedimento é seguido?
			<b>Requisito 4</b> O que acontece se algum caso deste tipo é notado, quando o motorista não reportou?
			<b>Requisito 5</b> Que sistema para lidar com estas infrações?

## Jornada de Trabalho

Tópicos		Objetivos	Requisitos
3.1.a	Estão definidos planos de gestão da jornada de trabalho entre pontos de carga e locais de descarga, para todas as situações em que a avaliação de segurança ou avaliação de risco local identifica que seja necessário esse plano, quando aplicável?	Ajuda a prevenir incidentes no transporte rodoviário e atenua as consequências em caso de incidente. Um plano da jornada de trabalho define os controlos para todos os riscos identificados de uma viagem. Os riscos típicos incluem: fadiga do motorista, transporte em ambientes de alto risco, áreas com riscos de segurança, áreas remotas, condução noturna, longas distâncias de condução, atividades de carga e descarga e condução em locais desconhecidos.	<p><b>Requisito 1</b> Compreensão do plano da jornada de trabalho e dos seus elementos essenciais pelo gestor de tráfego e motoristas. O conteúdo e formato deste plano depende das circunstâncias locais, mas deve abranger pelo menos: rota(s) autorizada(s) para o local final, identificação de perigos da rota, áreas de descanso/repouso; requisitos de comunicação durante a viagem; local de carga e descarga (quando aplicável); e procedimentos de emergência.</p> <p><b>Requisito 2</b> Deve existir um procedimento/política documentada própria para: 1. Planeamento 2. Execução 3. Encerramento das Viagens As responsabilidades estão claramente definidas no procedimento (responsabilidade do motorista, responsabilidade do gestor de tráfego, interface cliente/Transportador).</p> <p><b>Requisito 3</b> O plano da jornada de trabalho deve abranger os riscos do local de carga e os perigos do local de descarga (além dos perigos da rota, saúde, segurança, meio ambiente: todos precisam de ser considerados).</p> <p><b>Requisito 4</b> Cada viagem deve possuir um plano de jornada de trabalho aprovado pelo responsável de segurança rodoviária. No caso de um plano genérico, que processo é seguido para que o motorista o entenda totalmente (processo passo a passo de planejar, executar, fechar e atualizar)?</p> <p><b>Requisito 5</b> A responsabilidade é definida pela política do plano de a jornada de trabalho e deve conter: quem verifica, quem assina, e quem garante o rastreamento (processo de verificação por pessoa competente). É possível verificar que o incumprimento ao plano ocorreu?</p>
3.1.b	O transportador possui um processo para gerir de forma efetiva casos em que um motorista excede o horário normal de trabalho/ condução ou descanso/ repouso? O transportador deverá ter uma rotina de reporte mensal ao cliente sobre estes destes eventos.	Um dos maiores riscos no transporte é o motorista não descansar o suficiente, sofrer de fadiga ou sofrer pressão mental/física de trabalho, podendo levar a incidentes/ incumprimento.	<p><b>Requisito 1</b> Verificar o nível de compreensão do gestor de tráfego e motoristas sobre horas de condução e descanso/repouso.</p> <p><b>Requisito 2</b> Processo documentado no Manual ou política, de forma a evitar desinformação.</p> <p><b>Requisito 3</b> Como é realizada a validação semanal/diária para conformidade (processo de tratamento de relatórios)? Quem toma a decisão para o motorista parar, quantidade de descanso/repouso ou continuar a condução?</p> <p><b>Requisito 4</b> Como são tratadas as exceções (evidências dos últimos casos ocorridos)?</p> <p><b>Requisito 5</b> Quaisquer evidências de lições aprendidas. Como o feedback retorna ao processo de planeamento?</p>



Tópicos		Objetivos	Requisitos
3.1.c	O plano da jornada de trabalho inclui a rota autorizada pelo responsável de segurança rodoviária, quando aplicável?	Perigos identificados da rota e respetivos controlos (ponta a ponta).	<b>Requisito 1</b> As rotas autorizadas estão claramente definidas e documentadas (as rotas alternativas também são consideradas)?
			<b>Requisito 2</b> O plano da jornada de trabalho indica a rota autorizada (com recurso a descrição/mapa)?
			<b>Requisito 3</b> Mapeamento de perigos de rota assinalados. Os motoristas estão totalmente cientes das rotas autorizadas?
			<b>Requisito 4</b> Como são geridas as rotas dentro da cidade quando estas se aproximam de obras rodoviárias? Ou o motorista pode efetuar qualquer rota por decisão própria? O motorista verificará se uma estrada está bloqueada? Verifique os registos.
			<b>Requisito 5</b> Processo para gerir desvios e ações corretivas.
3.1.d	O plano da jornada de trabalho inclui requisitos de comunicação durante a viagem?	A comunicação é a principal barreira - tanto de rotina quanto de emergência.	<b>Requisito 1</b> Os motoristas são claramente instruídos sobre os requisitos de comunicação para rotina e situações de emergência?
			<b>Requisito 2</b> Existe algum protocolo definido para comunicações abrangido no plano da jornada de trabalho?
			<b>Requisito 3</b> Contactos de emergência são abrangidos e atualizados no plano da jornada de trabalho?
			<b>Requisito 4</b> Treino e formação de motoristas e gestor de tráfego no processo de comunicação.
			<b>Requisito 5</b> Simulações realizadas para verificar a resposta de todos os números listados no plano de comunicação, por exemplo, gestor de tráfego, oficina, PER etc.
3.1.e	O plano da jornada de trabalho está facilmente disponível para os motoristas.	Um plano da jornada de trabalho ativo ajuda a prevenir incidentes no transporte rodoviário e atenua as consequências em caso de incidente.	<b>Requisito 1</b> Qual é o envolvimento do motorista e do gestor de tráfego na etapa de planeamento do plano da jornada de trabalho? Evidenciar registos mantidos de atas de reuniões, formações e treinos.
			<b>Requisito 2</b> O motorista obtém informações do plano da jornada de trabalho durante o processo de planeamento pré-viagem? Verifique as minutas da reunião de planeamento do plano da jornada de trabalho.
			<b>Requisito 3</b> Existe uma cópia física do plano da jornada de trabalho disponível com o motorista e usada durante a viagem (assinada e datada, não apenas arquivada)?
			<b>Requisito 4</b> As lacunas no registo da jornada são seguidas e analisadas?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
3.1.f	Os motoristas entendem os requisitos e detalhes do plano da jornada de trabalho antes de cada viagem?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> O processo de discussão do plano da jornada de trabalho antes da viagem está em vigor?
			<b>Requisito 2</b> Mostrar registos de debates pré viagem do plano da jornada e trabalho e sessão de feedback.
			<b>Requisito 3</b> Registos de formação do plano da jornada de trabalho.
			<b>Requisito 4</b> Como é feita a compreensão do plano da jornada de trabalho (teste, interação, verificações pontuais)?
			<b>Requisito 5</b> Como é registada, controlada e corrigida a compreensão, quando necessária?
3.1.g	Existe um sistema em vigor para que os motoristas relatem qualquer alteração ao plano da jornada de trabalho decorrente da viagem?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> Que mecanismo está em vigor para permitir que o motorista comunique alterações ao plano, quer temporárias ou permanentes?
			<b>Requisito 2</b> Qual é o procedimento/qualquer política documentada (caso contrário, qual é a norma)? Quaisquer registos de formação e treino para motoristas e gestor de tráfego.
			<b>Requisito 3</b> Qualquer registo para manter as alterações reportadas. Mostrar procedimento/folha de relatório.
			<b>Requisito 4</b> Que mecanismo está em vigor para utilizar em futuros planos de jornadas de trabalho as alterações comunicadas.
			<b>Requisito 5</b> Que informações são utilizadas quando é efetuada uma revisão pós-viagem?
3.1.h	Está instituído um processo de revisão que permita decidir se é necessário atualizar o plano da jornada de trabalho?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> Processo definido para tomada de decisão. O que desencadeia a atualização do plano da jornada de trabalho?
			<b>Requisito 2</b> Procedimento local que requer alterações a serem revistas e atualizar o plano da jornada de trabalho.
			<b>Requisito 3</b> Quem é o responsável pela revisão?
			<b>Requisito 4</b> As alterações são aprovadas pela equipa?
			<b>Requisito 5</b> Rever registos de alterações, o que mudou e porquê.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
3.1.i	Há evidências de que o plano da jornada de trabalho é atualizado periodicamente para refletir alterações?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> Processo definido para tomada de decisão. O que desencadeia a atualização do plano da jornada de trabalho, seja temporária ou permanente?
			<b>Requisito 2</b> Procedimento local que requer alterações a serem revistas e atualizar o plano da jornada de trabalho.
			<b>Requisito 3</b> Mostre alguns exemplos de mudança.
			<b>Requisito 4</b> As mudanças são aprovadas pela equipa e o processo de divulgação em cascata é implementado?
			<b>Requisito 5</b> Rever se o plano da jornada de trabalho é reformulado durante condições climáticas severas, por exemplo, estação chuvosa ou se for necessário um grande desvio.
3.1.j	O plano da jornada de trabalho inclui a identificação de perigos no percurso (ou seja, áreas conhecidas por incidentes de trânsito), quando aplicável?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> A gestão dos riscos rodoviários é conduzida por pessoas competentes (grupo de pessoas, motoristas, transportadores) e incluída no plano da jornada de trabalho? Quais são os critérios para "Pontos negros"?
			<b>Requisito 2</b> A gestão dos riscos rodoviários é baseado em critérios-chave, como classificação de rotas com base no risco (zona propensa a acidentes, rotas com serviços de emergência, rotas com risco de segurança, etc.)?
			<b>Requisito 3</b> A gestão dos riscos rodoviários utiliza informações disponíveis no site dos organismos oficiais, aprendizagens de acidentes industriais, experiência anterior nessas rotas?
			<b>Requisito 4</b> Formação de motoristas e compreensão da gestão dos riscos rodoviários com contributos de motoristas (aprendizagem baseada em imagens e vídeos).
			<b>Requisito 5</b> Existe evidências da gestão dos riscos rodoviários, assim como da sua atualização periódica? O que acontece se um acidente for observado na rota, a gestão dos riscos rodoviários é revista?
3.1.k	Existe uma política para garantir que os motoristas planeiam a rota apropriada para o tipo de veículo e tipo de carga que transportam, quando aplicável?	Processo do plano da jornada de trabalho/ Conformidade.	<b>Requisito 1</b> O transportador possui política/procedimento próprio para garantir que as rotas mais apropriadas sejam as planeadas e executadas?
			<b>Requisito 2</b> Bons conhecimentos de locais de descarga, rotas usadas e locais de paragem para descanso.
			<b>Requisito 3</b> É comunicado e compreendido a todos os níveis?
			<b>Requisito 4</b> Os motoristas seguem os requisitos da política?
			<b>Requisito 5</b> Verificações aleatórias realizadas. Como é detetado o desvio?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
3.1.1	Existem ações desenvolvidas para reduzir a incidência de incumprimentos ao plano da jornada de trabalho?	O incumprimento do plano da jornada de trabalho pode conduzir a incidentes. Existe um processo para evitar incumprimentos e não conformidades?	<b>Requisito 1</b> Que incumprimentos ao plano da jornada de trabalho são consideradas e quais as consequências de cada uma? Quais são os níveis definidos para cada uma?
			<b>Requisito 2</b> Mostre evidências de ações tomadas. Qualquer registo.
			<b>Requisito 3</b> Mostre evidências de ação tomada quando foram efetuados desvios na rota ou nos pontos de paragem, de modo a reduzir ocorrências.
3.2.a	O transportador faz a gestão do horário de trabalho do motorista de forma a cumprir os requisitos legais?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> O transportador tem política/procedimento próprio para gerir as horas de serviço de acordo com as horas de trabalho?
			<b>Requisito 2</b> O transportador está ciente dos requisitos jurídicos e quaisquer notificações dos organismos oficiais?
			<b>Requisito 3</b> Comunicado e compreendido a todos os níveis?
			<b>Requisito 4</b> Os motoristas seguem e as exceções são registadas/aprovadas?
			<b>Requisito 5</b> Verificações aleatórias realizadas. Como é detetado o desvio?
3.2.b	Existe uma política estabelecida que exige que os motoristas cumpram a legislação em termos de horas de condução e períodos de descanso/repouso?	Processo do plano da jornada de trabalho/ Conformidade.	<b>Requisito 1</b> O transportador possui uma política/procedimento próprio para gerir as horas de serviço de acordo com as horas legais de trabalho?
			<b>Requisito 2</b> O transportador está ciente dos requisitos jurídicos e quaisquer notificações dos organismos oficiais?
			<b>Requisito 3</b> Comunicado e compreendido a todos os níveis?
			<b>Requisito 4</b> Os motoristas seguem os requisitos da política?
			<b>Requisito 5</b> Verificações aleatórias realizadas. Como é detetado o desvio?
3.3.a	As informações obtidas a partir do IVMS são utilizadas para analisar e melhorar o planeamento do transporte rodoviário?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> O planeamento da jornada e viagens é conduzido pela equipa responsável, usando dados do IVMS?
			<b>Requisito 2</b> O planeado versus o real é analisado para melhoria na programação de transporte?
			<b>Requisito 3</b> Dê alguns exemplos de algumas situações.
			<b>Requisito 4</b> São realizadas revisões trimestrais/anuais no planeamento da jornada/entrega para identificar melhorias?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
3.3.b	As informações obtidas a partir do IVMS são utilizadas para melhorar o desempenho da segurança do transporte rodoviário?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> O transportador tem um programa IVMS documentado que identifica veículos, motoristas e descreve a funcionalidade do mesmo, feedback do motorista, etc.?
			<b>Requisito 2</b> As informações do IVMS são rastreadas por motorista/veículo? Relatório IVMS?
			<b>Requisito 3</b> O transportador pode mostrar tendências (para todos os parâmetros-chave, tanto reativos quanto proativos)?
			<b>Requisito 4</b> Melhoria alcançada usando esses dados e análises? Mostrar exemplos.
			<b>Requisito 5</b> Análise proativa de parâmetros (combustível, avarias, etc.)?
3.3.c	As informações obtidas a partir do IVMS são utilizadas para fornecer feedback aos motoristas sobre o seu desempenho?	Eficácia do processo do plano da jornada de trabalho.	<b>Requisito 1</b> Como são utilizados os relatórios e as análises de tendências para dar feedback (que parâmetros os motoristas entendem)?
			<b>Requisito 2</b> Feedback negativo e positivo (matriz de reconhecimento e consequência).
			<b>Requisito 3</b> Como é conduzido o processo de feedback e quem o conduz? Como são registados os resultados?
			<b>Requisito 4</b> Cada motorista deve receber feedback pelo menos uma vez por ano, sobre o seu desempenho (observe que alguns motoristas podem exigir formação e treino mais frequente).
3.4.a	Todos os percursos e locais recomendados de paragem para descanso/repouso são comunicados aos motoristas, quando aplicável?	Rotas/pontos de descanso/repouso não autorizados representam risco para o transporte de matérias perigosas (risco de segurança, incêndio, furto, colisão, pessoas).	<b>Requisito 1</b> Lista de paragens recomendadas mantida com base em avaliações/verificações. Os motoristas estão envolvidos no processo de avaliação?
			<b>Requisito 2</b> Os parâmetros de avaliação são baseados em parâmetros de segurança, proteção e emergência, assim como em informações externas obtidas?
			<b>Requisito 3</b> A avaliação é conduzida por pessoa competente com envolvimento de motoristas (alternativas são consideradas)?
			<b>Requisito 4</b> Os programas de formação dos motoristas abrangem esta informação, assim como na gestão dos riscos rodoviários e no plano da jornada de trabalho?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
3.5.a	As consequências da utilização de rotas não autorizadas e de locais de paragem para descanso/repouso não autorizados são conhecidas pelos motoristas e definidas na política disciplinar?	Rotas não autorizadas e paragens de descanso/repouso podem ter riscos de segurança e proteção, levando a incidentes.	<b>Requisito 1</b> A gestão de consequências abrange rotas e paragens para descanso/repouso não autorizadas? O que entendem os motoristas como rota não autorizada? Até que ponto o desvio é permitido ou não? Que fatores são considerados (como o fecho/desvio repentino de rota na estrada)?
			<b>Requisito 2</b> O que são paragens de descanso/repouso não autorizadas do ponto de vista da compreensão do motorista? Existem situações reportadas no passado?
			<b>Requisito 3</b> Quais são os níveis de consequências quando são utilizadas rotas não autorizadas e/ou paragens de descanso/repouso não autorizadas (quais os fatores considerados para decidir o nível de consequência)?
			<b>Requisito 4</b> É aplicável a toda a operação? Existe alguma situação relatada nos últimos seis meses ou um ano?
			<b>Requisito 5</b> Como é feita a verificação de que os motoristas seguiram uma rota ou paragem de descanso/repouso não autorizado? Como é aplicada a melhoria, caso algum destes casos sejam reportados?
3.5.b	Existe um procedimento claro de SGS estabelecido para os motoristas que param numa área de descanso/repouso para uma pausa ou pernoita?	A área de descanso/repouso pode ter risco de segurança e se estes forem locais de paragem noturna, é necessário ter precauções adicionais.	<b>Requisito 1</b> Como é realizada a avaliação de risco no SGS para áreas de descanso/repouso ou paragens noturnas? Que elementos do SGS são considerados (qualquer requisito legal, se aplicável, considerado)?
			<b>Requisito 2</b> Quem está envolvido na avaliação de risco? Também são recolhidas informações de outras fontes (como autoridades, comunidade, serviços de emergência etc.)?
			<b>Requisito 3</b> Partilhe, se possível, a lista de verificação ou metodologia para a avaliação. Quem assina a avaliação pós-verificação? As mitigações estão listadas nas avaliações?
			<b>Requisito 4</b> Para locais de paragem noturna, quais são os padrões mínimos considerados? As lições aprendidas com os incidentes são consideradas?
			<b>Requisito 5</b> Como é feita a verificação de que o método é seguido para todos os locais de paragem, assim como realizadas as auditorias regulares/verificações aleatórias?
3.5.c	Existe uma verificação regular do uso das rotas autorizadas, comparando a distância real percorrida com a distância planeada, quando aplicável?	A gestão da jornada de trabalho é uma ferramenta importante para a segurança e melhoria da eficiência por meio de um plano adequado.	<b>Requisito 1</b> A rota real percorrida em relação à rota planeada é comparada para cada viagem (como o registo de viagem mantido pelo motorista para cada viagem)?
			<b>Requisito 2</b> São incluídos detalhes como a rota, km, paragens, etc.?
			<b>Requisito 3</b> Pós-análise comparativa de qualquer ação tomada em desvios ou feedbacks.
			<b>Requisito 4</b> Quando são reportados desvios pelos motoristas, que ações são tomadas?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
3.5.d	Existe um processo para confirmar o uso de rotas e paragens para descanso/repouso, quando aplicável?	A gestão da jornada de trabalho é uma ferramenta importante para a segurança e melhoria da eficiência por meio de um plano adequado.	<b>Requisito 1</b> O transportador possui um processo para garantir que, on-line ou após cada viagem, a rota real percorrida e a rota planeada sejam comparadas?
			<b>Requisito 2</b> O transportador verifica todas as situações onde ocorreram paragens (paragens para descanso/repouso)?
			<b>Requisito 3</b> Que processo é seguido caso se verifique algum desvio?
3.6.a	Existe um processo estabelecido que garanta que novos motoristas, ou motoristas que fazem um determinado percurso ou uma entrega a um cliente pela primeira vez, sejam adequadamente informados, quando aplicável?	Novas rotas e novos motoristas, ambos podem ser um risco.	<b>Requisito 1</b> Que processo está em vigor para novos motoristas? Existe algum requisito que seja considerado?
			<b>Requisito 2</b> Que processo está em vigor antes de seguir uma nova rota (primeira vez)? Se a nova rota for efetuada pelo novo motorista, quais são os controlos/mitigações adicionais?
			<b>Requisito 3</b> O processo inclui informar os novos motoristas sobre os perigos da rota, pontos negros, perigos de segurança, emergência?
			<b>Requisito 4</b> Como são discutidos os controlos de riscos das novas rotas com os motoristas? Quem realiza o mapeamento de perigos da rota e em que medida os detalhes são registados?
			<b>Requisito 5</b> Verificar se é dada formação aos novos motoristas antes de começarem a trabalhar de forma independente.
3.7.a	É feito uso de estatísticas e informações oficiais relativas ao transporte rodoviário no plano de gestão de riscos rodoviários (pontos negros, ou seja, áreas conhecidas por incidentes de tráfego)?	Pontos negros ou áreas com elevada taxa de acidentes ou elevada probabilidade de acidentes, precisam de ser mapeados para se tomarem precauções adicionais. Geralmente as autoridades mantêm esses dados atualizados (consulte o site ou relatórios do ministério dos transportes, organismos oficiais).	<b>Requisito 1</b> O mapeamento dos riscos das rotas abrange dados dos organismos oficiais ou autoridades? Zona de risco de acidentes, cruzamentos, troços (estatística de acidentes de trânsito)? Como recolher essas informações e garantir que os dados sejam relevantes e atualizados?
			<b>Requisito 2</b> Estão claramente marcados/abrangidos no mapeamento de riscos da rota e fazem parte da gestão da jornada?
			<b>Requisito 3</b> Que ações/controlos são prescritas, com base no risco ou tipo de ponto negro?
			<b>Requisito 4</b> Verificar se os motoristas entendem o mesmo e se adotam as precauções prescritas.

## Veículos

Tópicos		Objetivos	Requisitos
4.1.a	Os veículos pesados de mercadorias estão equipados com um sistema de monitorização do veículo (IVMS) ou gravador de dados do veículo (VDR)?	Funcionamento eficaz do IVMS que cumpre os requisitos acordados.	<b>Requisito 1</b> IVMS instalado de acordo com os padrões e recomendações do fabricante do equipamento original?
			<b>Requisito 2</b> Chave de identificação do motorista funcionando para todos os casos (é o link da chave para a ignição).
			<b>Requisito 3</b> Parâmetros do IVMS, relatórios de exceção são analisados (pergunte ao transportador que tipo de IVMS e quantos parâmetros ele fornece, alertas)?
			<b>Requisito 4</b> O IVMS é usado para feedback e aconselhamento do motorista (mostrar registos)? Cada motorista deve receber feedback pelo menos anualmente sobre seu desempenho. Os motoristas que precisam de formação recebem feedback conforme a sua necessidade.
			<b>Requisito 5</b> O IVMS é usado para melhorar o desempenho geral do transportador?
4.1.b	O dispositivo de monitorização de fadiga está integrado com o IVMS do veículo ou sistema similar?	A fadiga é uma das principais causas de acidentes com veículos pesados. A fadiga pode levar a incidentes na operação se não forem tomadas as medidas necessárias. A tecnologia pode ser usada para monitorizar a fadiga.	<b>Requisito 1</b> O controlo da fadiga do motorista está ligado ao IVMS?
			<b>Requisito 2</b> É feita alguma análise recorrendo a tecnologia?
			<b>Requisito 3</b> Que programas de gestão de fadiga possuem?
			<b>Requisito 4</b> O IVMS possui uma interface com outros sistemas? Já têm algum protótipo?
4.2.a	Está instituído um sistema estruturado de gestão proativa da manutenção, tendo como base os dados de utilização das viaturas, especificações do fabricante e requisitos legais?	Sistema de manutenção proativa.	<b>Requisito 1</b> Como está estruturado? É proativo ou apenas de acordo com o fabricante? Utilize dados históricos para desenvolver um programa proativo.
			<b>Requisito 2</b> Mostrar Procedimento de manutenção e inspeção documentado. Programa de manutenção deve incluir um processo de relatório de avarias que inclua um processo de inspeção diária/pré-turno pelos motoristas.
			<b>Requisito 3</b> Cronograma definido para garantir que o veículo cumpre os requisitos legais em vigor. Folha ou software de acompanhamento (mostrar sistema). Como são identificados os itens que estão conformes e como são encaminhados os que não estão? Quem na organização é competente por essa análise?
			<b>Requisito 4</b> Como é a lista de verificação diária? Está alinhada com a lista prescrita pelo fabricante?
			<b>Requisito 5</b> Mostrar evidências de verificação periódica conforme prescrito pelo fabricante do equipamento original. Existe um processo para registar os problemas corrigidos se o serviço for feito na oficina/garagem do fabricante?



Tópicos		Objetivos	Requisitos
4.2.b	O sistema de gestão da manutenção inclui a manutenção de equipamentos críticos do SGS de acordo com as especificações do fabricante?	Equipamentos críticos - inspeção e manutenção.	<b>Requisito 1</b> Lista de equipamentos críticos mantida (para condições de estrada e para emergência em ambos os cenários)?
			<b>Requisito 2</b> Procedimento para inspeção e manutenção. O cronograma definido está disponível (mostrar registos)? Deve incluir o teste de interlocks e equipamentos de segurança.
			<b>Requisito 3</b> Registos de inspeção diária/semanal (para-brisas, pneus, sistema de travões, iluminação, rodas e aros, sistema de combustível, elétrica, etc.).
			<b>Requisito 4</b> Consulte os detalhes legais e do fabricante do equipamento original, consulte "critérios para inspeção de adequação".
			<b>Requisito 5</b> Como verifica se os veículos e equipamentos são mantidos e a funcionar corretamente?
4.2.c	O transportador recorre a mecânicos competentes, com qualificações adequadas?	Competência dos mecânicos para manter a frota adequada à finalidade e em condições operacionais seguras (supervisores de frota, etc.).	<b>Requisito 1</b> Identifique a pessoa com cargo de "mecânico" (pessoal de manutenção ou supervisor ajudando na solução de problemas de veículos ou avarias de veículos).
			<b>Requisito 2</b> Quais são as suas competências (consulte as normas legais ou do país, se aplicável)?
			<b>Requisito 3</b> Que curso ou outra formação é adquirido e como é aplicado?
			<b>Requisito 4</b> Consegue garantir que apenas pessoas competentes fazem o trabalho de manutenção?
			<b>Requisito 5</b> Testar os seus conhecimentos sobre os requisitos legais de veículos.
4.2.d	O transportador mantém registos atualizados das manutenções realizadas?	Registos de manutenção / eficácia do sistema.	<b>Requisito 1</b> Conforme acima, a pessoa competente responde a questões relacionadas à manutenção/manuseamento com questões de fabricante do equipamento original em manutenção?
			<b>Requisito 2</b> Os registos de manutenção proativa e de avaria são atualizados?
			<b>Requisito 3</b> Aprendizagem e trabalho em direção a medidas proativas, são uma realidade?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
4.2.e	Existe um programa de gestão de pneus?	O pneu é uma parte crítica do veículo e qualquer falha ou má condição pode levar a um acidente grave. Manutenção de pneus, verificações, pressão, rotação, descarte, recomendações do fabricante. Após os salários do motorista e combustível, os pneus é a segunda maior despesa operacional e um bom controlo de gestão de pneus é essencial para uma operação ideal.	<b>Requisito 1</b> Existe um programa de gestão de pneus documentado em vigor? Esta política/documento faz parte do SGS da empresa de transporte e é conhecida pelas pessoas relevantes? Os pneus devem ser fabricados de acordo com o padrão internacional de pneus reconhecido. Pneus recauchutados ou reconstruídos não são permitidos no eixo de direção.
			<b>Requisito 2</b> O que são elementos essenciais do programa de gestão de pneus (exemplo de seleção, tipos de pneu/padrão/posição, adequado para veículo/reboque, recomendações fabricante, verificações diárias e mensais, histórico, programa de manutenção, programa de rotação, porcas de roda, carga, velocidade, temperatura, banda de rodagem profundidade, recauchutagem, quaisquer requisitos legais, etc.)?
			<b>Requisito 3</b> Quem é formado no programa de gestão de pneus? Os motoristas estão cientes do programa e manutenção dos pneus? As recomendações do fabricante são mantidas para várias marcas usadas na operação? Evidenciar histórico.
			<b>Requisito 4</b> A política/procedimento declarado é seguido para todas as operações? os adesivos/marcações de pressão dos pneus estão feitos? Qual é a frequência de verificação da pressão dos pneus? As lições aprendidas com situações de fogo nos pneus são abrangidas na formação?
			<b>Requisito 5</b> Registos para seleção, uso/análise, verificações e rotação são mantidos?
4.2.f	O número de avarias dos veículos é monitorizado?	A avaria do veículo leva à interrupção e à baixa eficiência da operação de transporte. Isso pode ter custo direto ou indireto para a empresa. Realizar reparações na estrada pode ser muito perigoso para motoristas e mecânicos e deve ser evitado sempre que possível.	<b>Requisito 1</b> O transportador mantém registos para todas as avarias de veículos (para toda a frota)?
			<b>Requisito 2</b> Os registos são categorizados, exemplo avaria parcial, avaria total ou avaria de emergência (os níveis são definidos com escalonamentos/protocolos)?
			<b>Requisito 3</b> Os motivos da avaria são mantidos com análise mensal/anual (em termos de veículo)? A análise é usada para melhorar o desempenho e economizar custos?
			<b>Requisito 4</b> Quem autoriza as ações contra avarias? As verificações são feitas antes e depois das avarias? Os motoristas estão incluídos na análise de avarias?
			<b>Requisito 5</b> Mostrar o sistema de controlo para avarias.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
4.2.g	Existe alguma análise sobre a causa e ações tomadas visando prevenir a reincidência de avarias não planeadas?	A análise das causas pode ajudar a abordar os principais motivos e melhorar a eficiência.	<b>Requisito 1</b> Mostrar causas e ações.
			<b>Requisito 2</b> Os motivos das avarias são mantidos e analisados mensal e anualmente? A análise é usada para melhorar o desempenho e economizar custos?
			<b>Requisito 3</b> Redução de paragens não planeadas (avarias) durante um período de tempo.
			<b>Requisito 4</b> Esses registos são usados ao selecionar novos veículos, peças e fornecedores de manutenção?
4.2.h	O supervisor de oficina possui qualificação e certificação apropriada?	Supervisor e encarregados qualificados.	<b>Requisito 1</b> Quais são as qualificações ou certificações necessárias para a pessoa que lida com manutenção de veículos?
			<b>Requisito 2</b> Conforme o caso, lista de supervisor ou encarregados, com qualificação e certificações.
			<b>Requisito 3</b> Estas pessoas são atualizadas quanto aos conhecimentos para novos veículos e novas tecnologias?
4.2.i	Foi realizada alguma análise para identificar o momento ideal para substituir equipamentos usando informações históricas?	Análise e melhoria da eficiência.	<b>Requisito 1</b> Mostrar análise para identificação do momento ideal para substituição de equipamentos.
			<b>Requisito 2</b> Mostrar dados históricos da frota ou quaisquer outras tendências.
			<b>Requisito 3</b> Os resultados da análise ajudaram a gestão?
4.3.a	O transportador completa e arquiva as listas de verificação de inspeção de viaturas durante um período mínimo de 4 meses?	Aptidão e condições do veículo.	<b>Requisito 1</b> O procedimento de inspeção e a lista de verificação são detalhados: adequado para o tipo de veículo (rígido, semirreboque, etc.)? Sabe o que é necessário na inspeção diária (baseado em requisitos legais, histórico, lições aprendidas)?
			<b>Requisito 2</b> Como os motoristas confirmam que os seus veículos estão aptos para o serviço? Que sistema está em vigor para registar a inspeção diária e os resultados?
			<b>Requisito 3</b> Quem é o responsável pela formação dos motoristas? Mostre um exemplo da formação realizada.
			<b>Requisito 4</b> Que ações são tomadas em caso de defeito/problema (mostrar registo e como foi tratado), por exemplo, mangueira, pneu etc.?
			<b>Requisito 5</b> Mantém registo das ações realizadas? Como garante que a lista de verificação não se torna uma tarefa rotineira em que os motoristas registam sempre "ok"?

Tópicos		Objetivos	Requisitos
4.4.a	Está instituído um processo de verificação de 360°, a realizar antes de colocar o veículo em movimento?	Adequação do veículo e funcionamento de equipamentos críticos.	<b>Requisito 1</b> Os motoristas têm formação sobre esta temática?
			<b>Requisito 2</b> Quem supervisiona isso junto com o motorista?
			<b>Requisito 3</b> Processo para registar e despoletar ação de correção de anomalias identificadas.
			<b>Requisito 4</b> Que ação é tomada se houver algum defeito?
			<b>Requisito 5</b> Como é usada a volta de 360° antes de partir das paragens designadas ou após as paragens noturnas, após a descarga no cliente final?
4.5.a	O transportador aplica controlos para garantir que a carga está contida ao longo da viagem (não ocorrendo derrames ou perdas durante o percurso)?	Verificações de segurança durante o trajeto.	<b>Requisito 1</b> Como é feito esse controlo para as cisternas de combustível a granel?
			<b>Requisito 2</b> Compartimento carregado até ao limite admitido?
			<b>Requisito 3</b> As válvulas/selagens são verificadas antes do início e durante qualquer paragem?
			<b>Requisito 4</b> São realizadas verificações em estrada? Estado das válvulas e selagem dos compartimentos?
4.6.a	O transportador consegue demonstrar que todas as viaturas utilizadas no contrato cumprem todas as especificações exigidas pelo mesmo?	Conformidade com as especificações exigidas (trate cada requisito como uma barreira contra perigos).	<b>Requisito 1</b> Como é que o Transportador forma a sua equipa para entender e verificar a conformidade?
			<b>Requisito 2</b> Análise de desvios realizada para cada indução.
			<b>Requisito 3</b> Aprovação durante o processo de entrada de viatura e o processo de verificação periódica.
			<b>Requisito 4</b> Qualquer exceção é registada e suportada pela empresa? Se houver exceção, verifique se os controlos de mitigação são acompanhados.
4.7.a	A pressão das mangueiras é testada (conforme aplicável) anualmente ou conforme a exigência legal aplicável?	As mangueiras (e equipamentos/acessórios relacionados) estão sujeitas a vários tipos de desgaste e pressão durante um período. Qualquer falha ou fraqueza pode causar incidente ou derrame.	<b>Requisito 1</b> Que tipo de mangueira é usada na operação (adequada para o tipo de produto)? Material de construção, inspeção de mangueira nova, continuidade elétrica.
			<b>Requisito 2</b> Qual é a frequência dos testes de mangueira? Qual o método de teste efetuado?
			<b>Requisito 3</b> As mangueiras são submetidas a testes hidrostáticos à pressão de teste designada e o alongamento é verificado (conforme o padrão aplicável)? Como são realizados e registados os testes de condutividade para reduzir a acumulação estática?
			<b>Requisito 4</b> Registos das observações, testes, etc. em relação a cada mangueira devem ser mantidos adequadamente.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
4.7.b	As mangueiras são testadas anualmente (conforme aplicável) quanto à condutividade elétrica ou conforme a exigência legal aplicável?	As mangueiras devem ser verificadas quanto à condutividade elétrica após cada hidroteste. É necessário dissipar as cargas elétricas estáticas que ocorrem durante o reabastecimento.	<b>Requisito 1</b> A mangueira usada é adequada para produtos petrolíferos e a continuidade elétrica é verificada/testada?
			<b>Requisito 2</b> Qual é a frequência (qualquer lei ou padrão)?
			<b>Requisito 3</b> Registo ou certificados?
			<b>Requisito 4</b> Agência certificadora é aprovada/certificada?
4.8.a	Os extintores de incêndio (conforme aplicável) estão em boas condições de funcionamento, etiquetados corretamente e são adequados para o tipo de incêndio? São em número suficiente e estão corretamente montados e acessíveis?	Extintores de incêndio são obrigatórios como requisito e também obrigatórios na legislação, devendo ser adequado ao tipo de incêndio, assim como em número e corretamente montados. Em caso de emergência, qualquer atraso pode agravar a situação.	<b>Requisito 1</b> Segue os requisitos mais rigorosos entre - contrato, legais (número, tamanho, posição, tipo, montagem)?
			<b>Requisito 2</b> Qual o requisito declarado no SGS ou documentos/procedimentos relacionados?
			<b>Requisito 3</b> Mostrar o número e o tamanho dos requisitos dos extintores e registos de rastreio. Extintores estão facilmente acessíveis?
			<b>Requisito 4</b> Como verifica se os extintores estão em boas condições, e corretamente acondicionados? Os extintores são de libertação rápida (apesar de bloqueados)?
			<b>Requisito 5</b> Verifique se os extintores estão colocados e a funcionar de acordo com a sua eficácia.
4.9.a	Existe segurança física para os veículos visando impedir e retardar o acesso à cabine e ao produto?	Como parte do controlo/mitigação da avaliação de riscos de segurança, a segurança física ajuda a impedir o acesso à cabine/produto.	<b>Requisito 1</b> A avaliação de risco de segurança abrange o ponto (segurança da cabine e carga)?
			<b>Requisito 2</b> Quais são as medidas de segurança (tecnologia) para dissuadir e retardar o acesso? Sistemas de dispositivos mecânicos, elétricos ou eletrónicos; ligado ao sistema de alarme.
			<b>Requisito 3</b> Como é mantido o controlo do dispositivo/tecnologia de segurança física? Os supervisores são alertados?
			<b>Requisito 4</b> Observar o trabalho.
			<b>Requisito 5</b> Qualquer exercício simulado.

Tópicos		Objetivos	Requisitos
4.10.a	O transportador adota as melhores regras de fixação de carga?	A carga deve ser devidamente fixada para que não se desloque, ou caia, comprometa a estabilidade do veículo ou cause um acidente rodoviário.	<b>Requisito 1</b> O guia ou procedimento de fixação de carga é usado?
			<b>Requisito 2</b> Quais são os componentes do sistema de segurança? É compreendido por pessoas relevantes? Quem ministra esta formação aos motoristas?
			<b>Requisito 3</b> O dispositivo de retenção e fixação de carga é usado? Como é garantida a integridade de tais dispositivos ao longo de um período de tempo?
			<b>Requisito 4</b> É realizada alguma verificação aleatória? Existe um processo onde os motoristas/carregadores verificam se protegeram/fixaram bem a carga?
4.11.a	Os veículos estão equipados com dispositivo de monitorização de fadiga?	A fadiga pode levar a incidentes na operação. A tecnologia pode ser usada para monitorizar a fadiga.	<b>Requisito 1</b> São usados dispositivos de controlo de fadiga na operação dos motoristas?
			<b>Requisito 2</b> É usado algum dispositivo fixo (câmara inteligente) para indicar sintomas de fadiga?
			<b>Requisito 3</b> Como é efetuado o registo dos resultados?
			<b>Requisito 4</b> Como são analisados os resultados?
			<b>Requisito 5</b> Como é verificado o correto funcionamento do dispositivo, assim como se os motoristas seguem os procedimentos corretos?
4.11.b	A informação obtida a partir do dispositivo de monitorização de fadiga é usada para fornecer feedback regular aos motoristas sobre o seu comportamento na condução?	A fadiga é um dos principais motivos de acidentes entre motoristas de veículos pesados. O feedback regular é importante para os motoristas.	<b>Requisito 1</b> O resultado obtido através dos dispositivos de controlo de fadiga é usado para feedback do motorista, assim como para gerar um perfil dos motoristas?

## Anexo V.1 – Matriz de riscos

CONSEQUÊNCIA				PROBABILIDADE					
Pessoas	Bens	Ambiente	Reputação	Remoto (1)	Possível (2)	Provável (3)	Muito Provável (4)	Quase certo (5)	
0	Sem consequências	Sem consequências	Sem impacto	Sem cobertura					
1	Ferimentos ligeiros Primeiros socorros. (Doença ou efeitos ligeiros sobre a saúde)	Danos ligeiros Danos próprios < 5.000 € Outros danos < 10.000 €	Derrame ligeiro (Derrames menores de contaminantes sem causar danos observáveis ou mensuráveis sobre habitats, espécies ou ecossistemas)	Sem impacto nas partes interessadas. Possível cobertura neutra local/regional	BAIXO	BAIXO	BAIXO	MÉDIO BAIXO	MÉDIO
2	Ferimentos sem baixa, 1 dia perdido ou de trabalho restrito: Doença grave ou efeito adverso grave, (sem efeitos permanentes), que requer intervenção serviços médicos/hospitalar.	Pequenos danos Danos ≥ 5.000 € e < 20.000 € Outros danos ≥ 10.000 € e < 100.000 €	Pequeno derrame (Derrame moderado de contaminantes causando impactos observáveis ou mensuráveis, a curto prazo, com efeitos reversíveis no habitat, espécies ou ecossistemas)	Impacto limitado em algumas partes interessadas Cobertura neutra local / regional	BAIXO	BAIXO	MÉDIO BAIXO	MÉDIO	MÉDIO ALTO
3	Ferimentos graves (com baixa: incapacidade temporária total/ Permanente parcial)	Danos Danos próprios ≥ 20.000 € e < 250.000 € Outros danos ≥ 100.000 € e < 250.000 €	Derrame localizado (Contaminação causando danos importantes mensuráveis e observáveis em Habitats, espécies ou ecossistemas.)	Impacto moderado nas partes interessadas Cobertura mediática negativa Regional /Local	BAIXO	MÉDIO BAIXO	MÉDIO	MÉDIO ALTO	ALTO
4	Morte / incapacidade total	Grandes danos Danos próprios ≥ 250.000 € e < 500.000 € Outros danos ≥ 250.000 € e < 500.000 €	Grande derrame (Grande contaminação com grandes danos no meio ambientais, a longo prazo, em habitats ou ecossistemas).	Impacto significativo nas partes interessadas. Cobertura negativa Regional/Nacional	MÉDIO BAIXO	MÉDIO	MÉDIO ALTO	ALTO	ALTO
5	Várias Mortes	Danos extensos Danos próprios ≥ 500.000 € Outros danos ≥ 500.000 €	Derrame extenso (contaminação generalizada com danos irreversíveis para o MA)	Alto impacto em todas as partes interessadas (acionistas, clientes, empregados e fornecedores. Instituições e governos.) Cobertura negativa regional/ Nacional /Internacional	MÉDIO	MÉDIO ALTO	ALTO	ALTO	ALTO

### NOTAS:

- (1) Não ocorreu na Indústria nos últimos 5 anos
- (2) Ocorreu na Indústria nos últimos 5 anos
- (3) Ocorreu na Empresa nos últimos 3 anos
- (4) Ocorreu 1 vez na Empresa no último ano
- (5) Ocorreu mais que uma vez na Empresa no último ano

MODELOS



---

## 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 – Certificado de Avaliação Psicológica

Modelo V.1 – Estatística de Acidentes

Modelo V.I.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	a) Estado Geral b) Vidros c) Limpa Para-Brisas (inclui frontal)> d) Espelhos Retrovisores e) Fecho Portas f) Aviso Sonoro Travão Mão g) Fixação Bancos h) Cintos Segurança i) Kit Mãos Livres Telemóvel j) Corte Corrente l) Extintor (fixação e validade) m) Triângulo Pré-Sinalização n) Telefones Emergência						18-TANQUE (conta.) 19-ESCADA 20-CORRIMÃO 21-PICADEIROS TANQUE 22-GRADES LATERAIS 23-ENTRADAS HOMEM 24-VÁLV.VÁCUO/PRESSÃO a) Existência 25-VÁLVULAS RESPIRO 26-VÁLV.SEGURANÇ. (LPG) a) Existência 27-VÁLVULAS FUNDO 28-VÁLV.CARGA/DESCAR. 29-TRANSFEGA EMERG. 30-SENSOR.NÍVEL MÁX. 31-VÁLVULAS EMERGÊNC. (corte rápido) 32-CABO CONT.ELÉCTRIC. a) Existência 33-PORTA MANGUEIRAS 34-KIT ABSORÇ. DERRAM. a) Existência 35-LIGAÇÕES ENTRE O TRACTOR E O SEMI-REBOQUE 36-OUTROS 37-GPL GRANEL 38-CARROS EMBALADOS 39-DOCUMENTAÇÃO (existência/validade)	c) Castelo Acima Acessórios d) Piso Anti-Derrapant.Castelo a) Amovível b) Funcionamento c) Válvula Bloqueio Travões a) Fraturas no Chassis b) Aperto Abraçadeiras/Paraf. a) Existência b) Estado a) Fugas b) Fixação à Gola c) Válvula de Emergência a) Existência b) Abertura/Fecho a) Existência b) Abertura/Fecho a) Funcionamento b) Fugas c) Tampas a) Existência Equipamento b) Fugas a) Existência a) Existência b) Funcionamento b) Estado/Funcionamento a) Material b) Fugas a) Ligações Pneumáticas b) Ligações Hidráulicas c) Ligações Eléctricas d) Ligação do A.B.S. e) Folga Cavilhão/Prato a) Guarda-Lamas b) Palas Anti Nuvem c) Avisa.Sonoro Marcha-Atrás d) Caixa Primeiros Socorros e) Caixa de Ferramentas f) Kit Lâmpadas g) Lanternas A.D.R. h) Colete Refletor a) Diagrama e Legenda b) Numeração Válvulas a) Estado Malhal b) Estado Taipais c) Sistema Amarração a) Livrete b) Registo de Propriedade c) Licença de Circulação d) Seguro Responsab.Civil e) Ficha ITV f) Ficha Tacógrafo g) Certificado A.D.R. h) Fichas de Segurança i) F. Inspeção Mod. I.1(EPCL)					
2-TACÓGRAFO	a) Funcionamento b) Aprovação A.D.R.												
3-LIMITADOR VELOCIDADE	a) Funcionamento												
4-DIRECÇÃO	a) Funcionamento												
5-ILUMINAÇÃO (colocação, cor, eficiência visual e funcionamento)	a) Presença b) Médios c) Máximos d) Faróis de Nevoeiro e) Piscas f) Stop g) 3º Farolim Travagem h) Marcha Atrás i) Farolins Nevoeiro j) Iluminação Matrícula l) Luzes Delimitadoras Veículo												
6-CHASSIS	a) Estado Geral Conservação												
7-SUSPENSÃO	a) Estado Geral Conservação b) Estado Foles (se aplicável)												
8-DEPÓSITO GASÓLEO	a) Fixação Depósito b) Fugas												
9-ESCAPE	a) Montagem Correta												
10-PNEUS	a) Características b) Estado c) Montagem												
11-TRAVAGEM	a) Existência de A.B.S. b) Funcionamento Luz A.B.S. c) Estado de Conservação de Tubag. e Depósitos(fugas) d) Eficiência e) Equilíbrio												
12-EXTINTORES 12 Kg	a) Fixação b) Validade												
13-CALÇOS DE ESTACION.	a) Existência b) Fixação												
14-PARA-CHOQUES	a) Estado												
15-SINALIZAÇÃO (colocação, cor, estado e fixação)	a) Placa Ref."Veículo Longo" b) Placas Refletores c) Etiket.Perigo "Inflamável" d) Placas A.D.R. de Produto e) Triângulo./Discos Refletor.												
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) fraturas b) Fugas												

RT - Rígido com Tanque  
TRA - Trator  
SRT - Semirreboque Cisterna  
RE - Rígido de Embalados  
SRE - Semirreboque de Embalados

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

Efetuada por: \_\_\_\_\_

Função: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

## AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DE MOTORISTAS

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

<b>Avaliação Média Global Final</b>	
-------------------------------------	--

<p>De acordo com os fatores que podem caracterizar a qualidade do serviço do Motorista em avaliação, atribuir a respetiva 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						mp 30%
Conhecimentos Técnicos	4	3	2	1	0	
Colaboração e entreaajuda/Flexibilidade						
Procura de padrões elevados de trabalho						
Espírito de iniciativa e inovação						
Avaliação média parcial						

2 - Desempenho da Função - Objetivos						mp 50%
Ausência de contaminações	4	3	2	1	0	
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						mp 20%
Identificação de riscos potenciais	4	3	2	1	0	
Avaliação média parcial						

<b>AVALIAÇÃO TOTAL</b>	
------------------------	--

<p>4 - Comentário: <b>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.</b></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 climáticas e de luminosidade				
Condições de tráfego				
<b>INÍCIO DA OPERAÇÃO</b>	<b>N/A</b>	<b>OK</b>	<b>M (*)</b>	<b>Comentários (**)</b>
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				
<b>ESTRADA</b>	<b>N/A</b>	<b>OK</b>	<b>M (*)</b>	<b>Comentários (**)</b>
14. Usa o Cinto de Segurança (X 3)				
15. Postura durante a condução e com as 2 mãos no volante				
16. Utiliza as rotas recomendadas				
17. Cumpre os limites de velocidade (X 3)				
18. Ajusta a velocidade ao tráfego, condições climáticas, etc.				
19. Altera suavemente a velocidade				
20. Cumpre a sinalização rodoviária/regras de trânsito (X 3)				
21. Antecipa-se aos sinais de trânsito				
22. Utiliza corretamente as luzes e a buzina				
23. Utiliza antecipadamente os piscas				
24. Utiliza regularmente os espelhos retrovisores				
25. Não utiliza prolongadamente o telemóvel/rádio de comunicação (X 3)				
26. Aplica a regra dos 3 segundos como distância de segurança (X 3)				
27. Prevê uma escapatória				
28. Preserva o espaço lateral				
29. Controla o espaço posterior				
30. Permite / facilita as ultrapassagens				
31. Ultrapassa corretamente (X 3)				
32. Reduz a velocidade para metade do limite de velocidade sinalizado à entrada de rotundas e saídas de auto estradas (X 3)				
33. Trava suavemente				
34. Utiliza os intermitentes quando necessário				
35. Reinicia a marcha corretamente				
36. Domínio da viatura				
37. Segurança nas manobras				
38. Regularidade de andamento				
39. Utiliza os três pontos de apoio ao subir e descer do veículo				
<b>TOTAL</b>				<b>% ITENS CORRETOS (***)</b>

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 climáticas 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 climáticas, 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 autoestradas (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				
<b>TOTAL</b>				<b>% ITENS CORRETOS (***)</b>

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 \_\_\_\_\_



Nº do Registo \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Receção \_\_\_\_\_

Validade \_\_\_\_\_

A preencher pela EPCOL

## 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	Função	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 EPCOL a ceder esta informação à suas Associadas e estas aos seus operadores de transportes;
- c) que autorizamos a realização de auditorias por quem a EPCOL julgar conveniente para verificar da objetividade das informações prestadas bem como para verificar as condições de realização dos cursos.

Data:

O Responsável pela Entidade Formadora

Nome:

Cargo:

Anexos:

## CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

(Nome) \_\_\_\_\_

Psicólogo titular da Cédula Profissional n.º \_\_\_\_\_

Situado em \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_,

Certifica que \_\_\_\_\_,

residente em \_\_\_\_\_,

\_\_\_\_\_,

portador do BI/CC n.º \_\_\_\_\_, emitido por \_\_\_\_\_ e,

da carta de condução n.º \_\_\_\_\_, para as categorias \_\_\_\_\_ válidas até \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ para o Grupo 1 e até \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ para o Grupo 2,

está **APTO**  **INAPTO TEMPORARIAMENTE**  **NÃO APTO**  para o exercício da atividade de motorista de veículos de transporte de produtos petrolíferos e de GNL.

Foram realizados, de acordo com o estipulado no Manual de Regras de Boas Práticas Comuns da EPCOL (Anexo II.2 OU Anexo II.3), os seguintes testes de avaliação psicológica:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

OBSERVAÇÕES: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_\_\_

Assinatura \_\_\_\_\_

Vinheta



## SEGURANÇA RODOVIÁRIA – ESTATÍSTICA DE ACIDENTES

Entidade \_\_\_\_\_

Ano \_\_\_\_\_

Semestre 1 2

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

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

LPG	Km x 1000	
Embalados	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: Respo. 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	Asfalto	LPG - e	LPG - g	GNL	Químico	Lubs	Outros
Anos experiência									
Nº tratores									
Nº semirreboques									
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	Asfalto	LPG - g	LPG - e	GNL	Químico	Lubs	Outros
Anos experiência									
Nº tratores									
Nº semirreboques									
Nº rígidos									
Nº motoristas									

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

