



**REGRAS SOBRE BOAS  
PRÁTICAS COMUNS**

**TRANSPORTE  
RODOVIÁRIO DE  
PRODUTOS  
PETROLÍFEROS**

junho, 2022



**NOTA:**

Este documento foi elaborado pelo Grupo de Trabalho de Transportes Rodoviários de Produtos Petrolíferos da APETRO 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 APETRO nem nenhuma das Associadas serão responsáveis por quaisquer acidentes ou danos causados pelo uso desta informação.

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



### ÍNDICE

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

4.1.22.	Avisador sonoro marcha atrás.....	12
4.1.23.	Luz de travagem suplementar .....	12
4.1.24.	Faixas refletoras suplementares .....	13
4.1.25.	Avisador de falta de acionamento do travão de mão.....	13
4.1.26.	Sistema de bloqueio dos veículos cisternas com as mangueiras ligadas .....	13
4.1.27.	Sistema de segurança de fecho das válvulas de fundo das cisternas .....	13
4.1.28.	Corrimão Anti-Queda .....	13
4.1.29.	Espelhos Auxiliares .....	14
4.1.30.	Sistema de Tráfego em caso de Acidente .....	14
4.1.31.	Caixas de Carga de Embalados de GPL.....	16
4.1.32.	Números de Telefones de Emergência .....	16
4.1.33.	Manómetros .....	16
4.2.	Padrões de Manutenção.....	16
4.2.1.	Plano Integrado de Manutenção da Frota de Veículos ▼ .....	16
4.2.2.	Manuais de Manutenção .....	17
4.3.	Verificação de Condição / Inspeção Diária.....	17
4.4.	Verificação de Condição / Inspeção Periódica .....	17
4.5.	Follow-up às Inspeções Surpresa aos Veículos.....	17
4.6.	Normas de Utilização.....	18
4.6.1.	De Cinto de Segurança .....	18
4.6.2.	De Objetos Soltos nas Cabinas.....	19
4.6.3.	De Calços .....	19
4.6.4.	De Telemóveis .....	19
4.6.5.	Do Sistema de Cruise Control.....	20
4.6.6.	Do Cabo de Continuidade Elétrica .....	20
4.6.7.	Da aceitação do veículo pelo Motorista .....	21
4.6.8.	De Pneumáticos.....	21
4.6.9.	De Contentores de Embalados de GPL.....	24
SECÇÃO II – MOTORISTAS .....		25
1.	Preâmbulo .....	25
2.	Âmbito .....	25
3.	Vigilância dos veículos.....	25
4.	Admissão, formação e controlos médico e psicológico .....	25
5.	Desempenho dos Motoristas .....	26

5.1.	Avaliação anual .....	26
5.2.	Inspeções ▼ .....	26
5.3.	Recusa de prestação de atividade .....	26
5.3.1.	Contaminação com ocultação de factos .....	26
5.3.2.	Derrame com ocultação de factos .....	26
5.3.3.	Acidentes .....	26
6.	Condições para desempenho .....	27
6.1.	Condições de admissão ▼ .....	27
6.2.	Formação .....	27
6.2.1.	Conteúdos e metodologia .....	28
6.2.2.	Entidades Formadoras .....	31
6.3.	Controlo Médico.....	33
6.4.	Controlo Psicológico .....	33
6.5.	Política de Álcool ▼ .....	33
6.6.	Carga Horária dos Motoristas .....	33
6.7.	Política de Percursos.....	33
6.8.	Manual do Motorista .....	34
6.9.	Proibição de Fumar nas Cabinas dos Veículos.....	35
6.10.	Equipamentos de Proteção Individual.....	35
SECÇÃO III – AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE .....		36
1.	Objetivo .....	36
2.	Definição do Modelo de Avaliação .....	36
3.	Processo de auditoria .....	36
3.1.	Marcação da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança .....	36
3.2.	Envio de informação pelo Operador de transporte para a Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança.....	37
3.3.	Preparação pelo grupo auditor da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança .....	37
3.4.	Duração e local da Auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança .....	37
3.5.	Entrada ao serviço de um novo Operador de Transporte.....	38
3.6.	Realização de auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança.....	38
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 .....	40
3.9.	Avaliação da receção da documentação pré-auditoria.....	40

3.10. Resultado do processo de Auditoria .....	41
3.11. Prazo para envio de resultado do processo de auditoria ao Operador de Transporte .....	42
SECÇÃO IV – SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA .....	43
1. Objetivo .....	43
2. Âmbito .....	43
3. Estrutura Básica do Sistema .....	43
4. Informação, Análise e Estatística de Acidentes .....	44
4.1. Acidente Rodoviário - Definição .....	44
4.2. Informação Específica – Acidente Rodoviário .....	44
4.3. Acidente Rodoviário Reportável .....	45
4.4. Acidente Rodoviário Divulgável – Informação Geral .....	45
SECÇÃO V – SISTEMAS DE GESTÃO .....	46
1. Sistema de Gestão da Qualidade .....	46
2. Sistema de Avaliação dos Operadores de Transporte – ASRA .....	46
3. Outros Sistemas de Gestão .....	46
ANEXOS	
Anexo I.1 – Norma da Vida Útil dos Veículos	
Anexo II.1 – Exames médicos e Elementos Auxiliares de Diagnóstico Mínimos, exigíveis para a função de Motorista	
Anexo II.2 – Exame de Psicologia do Tráfego para Avaliação Inicial e Longitudinal de Fatores de Risco para Motoristas no Transporte de Matérias Perigosas	
Anexo II.3 – Exame de Psicologia do Tráfego para Rastreamento de Fatores de Risco Após Acidente de Motorista no Transporte de Matérias Perigosas	
Anexo II.4 – Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Condução Defensiva	
Anexo II.5 – Formação de Motoristas – Programa de Cursos de Manuseamento de Produtos	
Anexo 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	
MODELOS	
Modelo I.1 – Ficha de Inspeção de Viatura	
Modelo II.1 – Avaliação de desempenho de Motoristas	
Modelo II.2 – Condução Defensiva – Acompanhamento de Motoristas em Estrada	
Modelo II.3 – Inspeção em Curso	

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

Modelo IV.1 – Estatística de Acidentes

Modelo V.1 – Caracterização da Empresa



## INTRODUÇÃO

Nesta edição do manual, em relação à edição de março de 2020, foram alteradas as seguintes regras:

- Secção I – VEÍCULOS:
  - 4.1.1 Motores EURO 5 e Euro 6
  - 4.1.20. Extintores
  - 4.3. Verificação de Condição / Inspeção Diária
  - 4.5. Follow-up às inspeções surpresa aos veículos
  - 4.6.3. (Normas de Utilização) De Calços
  - 4.6.4.1 (Normas de Utilização de Telemóveis) Na condução
  
- Secção II – MOTORISTAS:
  - 6.1. Condições de Admissão
  - 6.2.2.1.1. Condições para o exercício da função de Formador nos cursos de Condução Defensiva
  - 6.2.2.1.3. Condições para o exercício da função de Monitor para os Acompanhamentos em Estrada
  - 6.2.2.1.4. Registo e Obrigações dos Formadores de Motoristas
  - 6.5. Política de Álcool
  
- Secção III – AVALIAÇÃO DOS OPERADORES DE TRANSPORTE
  - 3.7. Avaliação ao cumprimento da implementação das recomendações da auditoria anterior ao Sistema de Gestão de Segurança
  
- Secção IV – SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA
  - 4.3. Acidente Rodoviário Reportável
  
- Anexo I.1 – Norma da Vida Útil dos Veículos
  
- 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)
  
- Anexo II.6 – Equipamentos de Proteção Individual
  
- Anexo III.1 – Protocolo de Auditoria
  - 3.a Processo de admissão
  - 3.b Processo de validação de admissão
  - 3.m Política de Álcool

- Anexo III.2 – Ficha de Inspeção a Viaturas – Avaliação de Riscos
- Modelo II.2 – Condução Defensiva – Acompanhamento de Motoristas em Estrada

## SECÇÃO I – VEÍCULOS

### 1. APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

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

## 2. ÂMBITO

### 2.1. PRODUTOS

Produtos derivados do petróleo incluídos no âmbito desta secção são: combustíveis líquidos e gasosos, produtos químicos e betumes, embalados ou a granel. Inclui-se também neste âmbito o produto de classe 2 gás liquefeito refrigerado (GNL).

### 2.2. VEÍCULOS

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

### **3. FICHAS DE INSPEÇÃO DE VIATURAS. ADMISSÃO À CARGA**

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

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

## **4. ESPECIFICAÇÕES**

### **4.1. PADRÕES DE CONSTRUÇÃO / EQUIPAMENTOS**

#### **4.1.1. Motores 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**

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

#### **4.1.4. Sistema anti-capotamento (Anti Roll Over)**

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

Todos os veículos rígidos, com a 1ª matrícula após janeiro de 2014, deverão estar equipados com o sistema ESP.

### 4.1.5. Predominância nos veículos articulados

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

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

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

Deverá ser seguida a norma referida no número 4.1.7 seguinte.

### 4.1.7. Deficiências em ITV's

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

### 4.1.8. Compartimentação de cisternas

Nos veículos articulados de 44 t. P.B. para transporte de produtos brancos as cisternas deverão estar compartimentadas com as seguintes capacidades úteis:

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

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

### 4.1.9. Castelos / caixas protetoras

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

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

### **4.1.10. Válvulas de respiro de emergência**

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

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

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

### **4.1.11. Válvulas de pressão e vácuo**

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

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

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

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

### **4.1.12. Golas / portas de visitas**

As cisternas para o transporte de produtos da classe 3 devem ter as golas, onde são aplicadas as portas de visita (entradas de homem), com resistência superior à das virolas, de modo a que, em caso de acidente e consequente deformação da cisterna, as golas não sofram alterações geométricas que 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 APETRO para quem prestam serviço, de um comprovativo das especificações atrás referidas nos casos dos veículos que entrem ao serviço pela 1ª vez e matriculados após novembro de 2000, assim como nos casos dos veículos, com data de matrícula anterior, quando venham a substituir o guarda-lamas.

### 4.1.16. Palas anti-nuvem

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

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

### 4.1.17. Pneus recauchutados – granel e embalados

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

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

### 4.1.18. Profundidade do piso dos pneumáticos ▼

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

### 4.1.19. 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 semi-reboque.

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

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

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

### 4.1.30.3. 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-Gas, Mann Tek ou equivalente, posicionada em local de fácil acesso através da parte inferior do veículo.

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

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

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

Deverão estar protegidas de possíveis impactos.

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

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

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

### 4.1.33. Manómetros

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

## 4.2. PADRÕES DE MANUTENÇÃO

### 4.2.1. Plano integrado de manutenção da frota de veículos ▼

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, semi-reboques e cisternas).

## 4.3. VERIFICAÇÃO DE CONDIÇÃO / INSPEÇÃO DIÁRIA

O motorista efetuará diariamente a inspeção à viatura antes do início do serviço utilizando um checklist apropriado para o efeito e deverá efectuar 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 respectivos veículos.
- Em ato contínuo, o Operador de Transporte deverá avaliar a situação e decidir em conformidade, isto é:
  - o 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 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.
- No momento em que a Associada tiver conhecimento da deteção de anomalias com elevado risco, poderá decidir suspender os serviços, de forma temporária ou definitiva, do veículo onde foram detetadas tais situações.
- Complementarmente, o Operador de Transporte deverá analisar cada uma das situações, analisando as causas, isto é, se trata, isolada ou cumulativamente, de:
  - o Defeito do material;
  - o Especificações incorretas ou incompletas;
  - o Incorreta manutenção preventiva ou curativa - procedimentos e / ou ação;
  - o Incorreta atuação do Motorista - procedimentos e / ou ação.
- Em função das causas deverá atuar em conformidade, i.e., deverá desenvolver as medidas corretivas adequadas. No caso de se tratarem de causas relacionadas com atuações incorretas do Motorista ou dos Serviços de Manutenção, o Operador de Transporte deverá:
  - o Acompanhar mais intensivamente a atuação dos mesmos;
  - o Registrar a ocorrência nos processos pessoais para efeitos de Avaliação Anual de Desempenho.
- O Operador de Transporte deverá definir Indicadores e Objetivos de Segurança para o efeito, tanto para a Empresa como individuais.

## 4.6. NORMAS DE UTILIZAÇÃO

As normas a seguir listadas deverão ser incorporadas nas normas das empresas transportadoras, 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 a que estas se venham a realizar de forma preventiva.

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

### **4.6.7. Aceitação do veículo pelo motorista**

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

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

- À parte viária - em particular os que estejam relacionados com a segurança passiva e com a segurança ativa dos veículos;
- À parte das operações de carga e de descarga dos produtos - em particular os relacionados com os circuitos de GPL e de GNL;
- Às situações de emergência.

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

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

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

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

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

### **4.6.8. Pneumáticos**

#### **4.6.8.1. Introdução**

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

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

Constitui igualmente um documento de referência, conduzindo à uniformização de critérios nas inspeções a efetuar.

### 4.6.8.2. Critério de escolha

- a. Os pneumáticos terão de estar homologados segundo a legislação em vigor e com as características definidas no livrete do veículo.  
Terão ainda de estar corretamente dimensionados no que diz respeito ao Índice de Carga e à Categoria de Velocidade (ver Regulamento nº 54/CEE/ONU anexo ao Dec. nº 14/89 de 18 de abril (DR nº 90 de 18/04/89).
- b. Os pneumáticos, quer sejam direcionais, de tração ou mistos, terão de ser do tipo RADIAL.
- c. Para além dos benefícios nos custos de aquisição e manutenção, melhor rendimento quilométrico e menos peso, por questões de segurança, os pneumáticos terão de ser do tipo TUBELESS, visto obter-se um melhor arrefecimento próprio (aumentando também a sua duração) e dos travões, terem menor possibilidade de descolagem da banda de rolamento, e, fundamentalmente, menor perigo de rebentamento provocado por furo.
- d. O tipo de piso deverá ser o mais adequado à sua normal utilização, ou seja, para estrada, cidade ou mista.
- e. Consoante o tipo e dimensões dos pneumáticos, estes terão de estar montados em jantes com as correspondentes dimensões exigidas por lei.
- f. Ter-se-á sempre de ter em consideração a função de cada eixo. Assim, para os eixos direcional e de tração teremos sempre pneumáticos direcionais e de tração, respetivamente.
- g. Terá de haver simetria longitudinal na montagem de pneumáticos no veículo, isto é:
  - Os pneumáticos novos terão de ser da mesma marca e modelo, por eixo;
  - Os recauchutados terão o mesmo tipo de lona com igual desenho, por eixo.
- h. Nos eixos direcionais só poderão ser utilizados pneumáticos novos (isto é, não recauchutados) direcionais.

A utilização de pneus recauchutados deverá respeitar as seguintes condições:

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

### 4.6.8.3. Exploração

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

### 4.6.8.4. Verificações

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

Esta inspeção consiste na verificação de:

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

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

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

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

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

- d. Após a colocação de qualquer roda num eixo, dever-se-á verificar obrigatoriamente o aperto de cada uma das porcas depois de  $\pm 100$  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 APETRO, de suas Participadas ou de terceiros com contratos de armazenagem com aquelas, independentemente da duração da prestação de serviços.

### 3. VIGILÂNCIA DOS VEÍCULOS

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

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

### 4. ADMISSÃO, FORMAÇÃO E CONTROLOS MÉDICO E PSICOLÓGICO

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

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

#### 5.3.1. Contaminação com ocultação de factos

- Afastamento à primeira ocorrência

#### 5.3.2. Derrame com ocultação de factos

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

#### 5.3.3. Acidentes

- a) Qualquer acidente será obrigatoriamente objeto de um inquérito e respetivo relatório, cujas conclusões determinarão as medidas corretivas necessárias e correspondentes consequências na “Avaliação de Desempenho”
- b) Quando ocorra um acidente, conforme definido em 4.3 Acidente Rodoviário Reportável, da Secção – Sistema de Gestão de Segurança, e desde que se verifique pelo menos uma das situações descritas em 1., 2., 3. ou 7., no contexto do inquérito deverá o motorista envolvido no acidente realizar:
  - os exames médicos e elementos auxiliares de diagnóstico identificados em após acidente, no Anexo II.1 – Página 1 e;
  - os exames de psicologia do tráfego constantes no Anexo II.3.

## 6. CONDIÇÕES PARA DESEMPENHO

### 6.1. CONDIÇÕES DE ADMISSÃO ▼

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

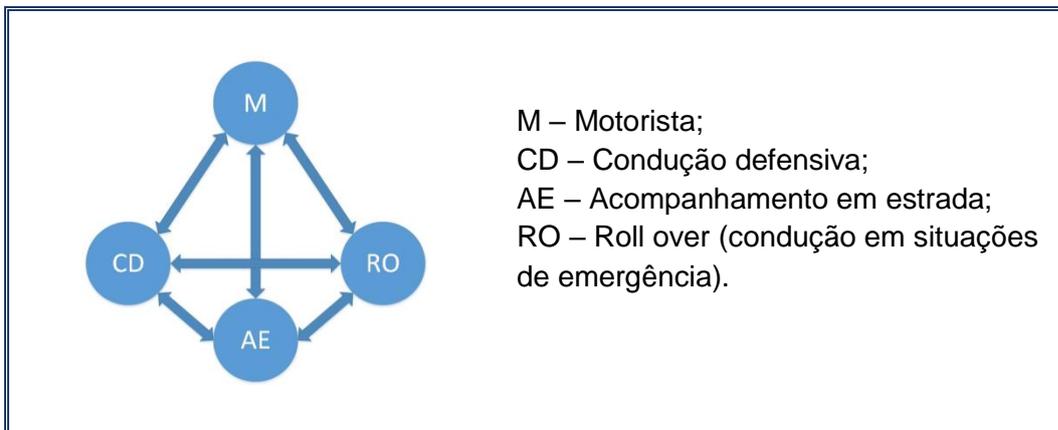
- Ter sido submetido a exame médico e diagnósticos auxiliares conforme especificado no Anexo II.1
- Ter obtido aprovação em exames de psicologia do tráfego conforme especificado no Anexo II.2
- Possuir uma experiência igual ou superior a 3 anos na condução de veículos pesados
- Ter obtido aprovação em 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:



### 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 APETRO 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 APETRO até obter aquele nível mínimo ou superior.

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

### **6.2.1.4. Em noções básicas de socorrismo**

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

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

### **6.2.1.5. Em noções básicas de combate a incêndios**

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

## **6.2.2. Entidades formadoras**

### **6.2.2.1. Formadores de Motoristas**

#### **6.2.2.1.1. Condições para o exercício da função 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 Apetro a fim de garantir a manutenção do respectivo registo de Entidade de Formação;
- f) Conhecimento do ADR na versão mais atual;
- g) Conhecimento das “Regras sobre Boas Práticas Comuns” da APETRO, na versão mais atual;

#### **6.2.2.1.2. 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 APETRO, 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.

### **6.2.2.1.3. 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 APETRO, na versão mais atual.

### **6.2.2.1.4. Registo e Obrigações dos Formadores de Motoristas**

- a) As Entidades de Formação, individuais ou coletivas, deverão submeter-se ao seu registo na APETRO (vide 6.2.2.1.1 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.

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

### 6.5. POLÍTICA DE ÁLCOOL ▼

Os Operadores de Transporte deverão implementar uma Política de Álcool Zero, 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 repouso;
- b) Sempre que considerado necessário deverão realizar ações de informação e de sensibilização para o efeito.

### 6.7. POLÍTICA DE PERCURSOS

- a) Todos os Operadores de Transportes devem ter uma Política de Percursos;

- b) Complementarmente, os Operadores de Transportes deverão efetuar a avaliação de riscos dos percursos regularmente utilizados na distribuição.
- c) Essa avaliação deverá ser revista anualmente, tendo em consideração as alterações relevantes (ex.: as obras nas rodovias) e/ou determinados fatores de risco acrescido (por ex.: pontes, túneis, vias de circulação com limitação de peso, obras, passagens de nível, pontos negros ou de alta concentração de acidentes ou quaisquer outros perigos significativos);
- d) Os Motoristas dos Operadores de Transportes devem seguir rigorosamente os percursos, se previamente indicados e programados pelos seus Clientes;
- e) Caso os Clientes não indiquem o percurso a seguir, os Motoristas dos Operadores de Transportes devem utilizar as estradas por ordem decrescente de categoria (Auto Estradas, IP's, IC's, E.N., E.M.), preferencialmente as Autoestradas até às saídas mais próximas dos locais de carga e de descarga;
- f) Os Motoristas dos Operadores de Transportes não podem fazer desvios aos percursos definidos, para efeitos de repouso, para tomarem refeições ou para outras situações previsíveis;
- g) Em qualquer situação imprevisível, que implique desvios aos percursos definidos, os Clientes devem ser comunicados, com a maior brevidade possível, sobre tais alterações;
- h) Na Política de Percursos, os Operadores de Transportes devem verificar, aleatoriamente, os cumprimentos das regras atrás referidas.

## 6.8. MANUAL DO MOTORISTA

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

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

- Contactos de Emergência
- Organigrama da empresa
- Regras de utilização do tacógrafo e disposições regulamentares sobre Tempos de Trabalho, Condução e Descanso
- Condução defensiva:
  - 1. política de percursos, de estacionamento e estacionamentos
  - 2. política de consumo de álcool, drogas e medicamentos
  - 3. utilização de telemóvel ou alta voz
  - 4. fadiga, cansaço e stress
- Manuseamento e transporte de produtos. Por cada tipo de produto a transportar deve constar:
  - 1. Procedimentos gerais de carga/descarga
  - 2. Procedimentos de engate / desengate de veículos
  - 3. Procedimentos de acondicionamento de mercadorias
  - 4. EPI's: equipamento de segurança definido e sua utilização

5. Atuação em situações de emergência (derrames, misturas, sobre-enchimentos, perdas de carga)

- Checklist diária de veículos
- Planos de emergência Rodoviário (PER)
- Procedimento para comunicação de anomalias

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

### **6.9. PROIBIÇÃO DE FUMAR NAS CABINAS DOS VEÍCULOS**

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

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

### **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.

## SECÇÃO III – AVALIAÇÕES DOS OPERADORES DE TRANSPORTE

### 1. OBJETIVO

As Associadas da APETRO realizarão avaliações aos Operadores de Transportes com o objetivo de verificar a sua capacidade de desempenhar o serviço com absoluto respeito pelas normas legais e 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:

<b>Vetor de Avaliação</b>	<b>Ponderação</b>
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 Apetro, 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 eletrônico, 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 anos).

### 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:

<b>Critério</b>	<b>Pontuação</b>
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:

<b>Pontuação</b>	<b>Avaliação do Nível de Desempenho</b>
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:

<b>Avaliação do Nível de Desempenho</b>	<b>Período entre Auditorias</b>
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 APETRO tenha o seu próprio sistema de gestão de segurança e diferente estrutura organizacional, a adoção de conceitos e padrões comuns facilitará a criação de sinergias na análise e prevenção de acidentes rodoviários.

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

### 3. ESTRUTURA BÁSICA DO SISTEMA

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

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

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

- ii. Identificação dos perigos, análise e avaliação dos riscos associados às atividades da Empresa.

Os Operadores de Transportes deverão estabelecer, implementar e manter um ou mais procedimentos para a identificação sistemática de perigos, avaliação de riscos, e a implementação das necessárias medidas de controlo. 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 do ponto 10.2 Comissão de Segurança e 10.4 Avaliação de Risco, do Anexo III-1 “Questionário Auditoria Apetro - ASRA” constituem uma orientação para o efeito.

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

Como orientação na respetiva análise recomenda-se:

Desenvolver uma cultura de “não culpar, sim corrigir”

- A omissão de participações é falta grave, participação de erro é vista positivamente
- Todas as participações são analisadas com auscultação das partes envolvidas e obrigatoriamente tiradas conclusões e recomendações de ações corretivas/preventivas, ficando tudo registado com formato consultável
- O critério de análise de Risco é o de “Pior Consequência Credível/PCC” e não o de “Consequência Verificada/CV”, i.e., considera que esta pode ser a última oportunidade de tomar uma decisão de gestão que previna a ocorrência do cenário PCC.

## 4. INFORMAÇÃO, ANÁLISE E ESTATÍSTICA DE ACIDENTES

### 4.1. ACIDENTE RODOVIÁRIO - DEFINIÇÃO

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

### 4.2. INFORMAÇÃO ESPECÍFICA – ACIDENTE RODOVIÁRIO

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

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

Os Operadores de Transportes deverão enviar:

- Relatório preliminar do acidente no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência e
- Relatório de investigação do acidente no prazo máximo de duas semanas.

### **4.3. ACIDENTE RODOVIÁRIO REPORTÁVEL**

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

1. Acidentes pessoais que envolvam tratamento médico e/ou fatalidade(s);
2. Danos materiais acima do valor mínimo de 5.000 €;
3. Derrame de produto ou perda de carga 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;
8. Cobertura da comunicação social de abrangência nacional.

### **4.4. ACIDENTE RODOVIÁRIO DIVULGÁVEL – INFORMAÇÃO GERAL**

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

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

## **SECÇÃO V – SISTEMAS DE GESTÃO**

### **1. SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE**

1.1 A existência de um “Sistema de Gestão da Qualidade” é considerada como condição base de aceitação de relacionamento como fornecedor de serviço entre os Operadores de Transporte (ver definição 1.4 da Secção I) e às Associadas da APETRO.

1.2 Todas as Empresas de Transporte que prestam serviço às Empresas Associadas da APETRO deverão ter o seu Sistema de Gestão da Qualidade certificado no âmbito do Sistema Português de Qualidade e de acordo com as normas ISO/NP Série 9000 aplicáveis à data da certificação.

### **2. SISTEMA DE AVALIAÇÃO DOS OPERADORES DE TRANSPORTE – ASRA**

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

### **3. OUTROS SISTEMAS DE GESTÃO**

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

- a norma 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 APETRO implementem:

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

## ANEXOS



## **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**



## 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
<b>Tratores</b>	9 (1)	9 (1)	9 (1)	9 (1)	9 (1)	12 (1)	9 (1)	9 (1)
<b>Semi-reboques</b>	14	14	21 (2)	21	15	12 (4)	21	21 (2)
<b>Rígidos (3)</b>	12 (1)	12 (1)	15 (1)(2)	n/a	n/a	12 (1)	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.



## 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
<b>Exame Médico</b>	X	X				X	X
<b>Rastreio Visual (1)</b>	X	X				X	
<b>Exame Oftalmológico (2)</b>			X (3)		X		
<b>Rastreio Auditivo (Audiograma)</b>	X		X				
<b>Análises ao Sangue (4)</b>	X		X				
<b>Eletrocardiograma</b>	X	X					
<b>Prova de Esforço (para idades igual ou superior a 40 anos)</b>	X		X				
<b>Eletroencefalograma (com prova de estimulação luminosa)</b>	X				X	X	
<b>Microrradiografia ou Rx ao Tórax</b>	X			X			
<b>Rx à Coluna</b>					X		
<b>Controlo de Álcool (análise ao sangue – função hepática)</b>	X	X					
<b>Controlo de Drogas (canabinóides, opiáceos, cocaína)</b>	X	X					

**Notas:**

(1) - No Rastreio Visual devem ser verificadas a acuidade visual / forias, o campo visual, a visão estereoscópica e a resistência a deslumbramento.

(2) - Exame Oftalmológico com fundoscopia e tonometria (independentemente do Rastreio Visual).

(3) - Para utilizadores de lentes de contactos.

(4) - As Análises ao Sangue devem incluir:

- Hemograma;
- VS;
- Ureia;
- Glicemia;
- Ácido Úrico;
- Creatinina;
- Colesterol;
- Triglicéridos;
- LDL (facultativo);
- HDL (facultativo);
- TGO;
- TGP;
- GGT;
- Hb A1 (glicosilada), se tiver antecedentes de Diabetes (facultativo);
- PSA, se de sexo masculino com idades igual ou superior a 45 anos (facultativo);
- Urina II.



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

(Sistema de Testes Informatizados de Viena - Versão Portuguesa)

<b>PERFORMANCES/APTIDÕES OPERACIONAIS (Áreas Percetivo-Cognitiva e Psicomotora)</b>	<b>Sigla e Versão</b>	<b>Fatores Psicológicos Avaliados</b>
Teste de Performances Cognitivas (G. Schuhfried)	COG/S11	Capacidade de processamento de informação percetivo-cognitiva e concentração
Teste de Tráfego - Taquistoscópio (B. Biehl)	TAVTMB/S 1	Visão de conjunto, memória topográfica e atenção distribuída
Teste de Reações Simples e de Escolha (G. Schuhfried)	RT/S3	Tempo de reação/decisão e tempo de resposta motora/efetora
Teste de Reações Complexas e Múltiplas (G. Schuhfried)	DT/S1	Coordenação óculo-manual-pedal e capacidade reativa sob stresse/multitasking
Teste de Performances Motoras (G. Schuhfried)	MLS/S2	Segurança e destreza manual, estabilidade neuro-motora e controlo de tremuras

<b>PERSONALIDADE / ATITUDES DE SEGURANÇA (Área Comportamental)</b>	<b>Sigla e Versão</b>	<b>Fatores Psicológicos Avaliados</b>
Inventário de Personalidade - Psicologia do Tráfego (M. Erle, M. Sommer, M. Wenzl & M. Litzenberger)	IVPE	Estabilidade Psíquica, Responsabilidade, Autocontrolo, Aventureirismo, Sinceridade/Dissimulação
Teste de Predisposição para o Risco (A. Hergovich, B. Bognar, M. Arendasy & M. Sommer)	WRBTV	Atitudes e Comportamentos de Risco no 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 psicoprofissional quer para “screening” inicial e monitorização longitudinal de fatores de risco no desempenho da profissão de motorista.



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

(Sistema de Testes Informatizados de Viena - Versão Portuguesa)

<b>PERFORMANCES / APTIDÕES OPERACIONAIS (Áreas Perceptivo-Cognitiva e Psicomotora)</b>	<b>Sigla e Versão</b>	<b>Fatores Psicológicos Avaliados</b>
Teste de Performances Cognitivas (G. Schuhfried)	COG/S 11	Capacidade de processamento de informação perceptivo-cognitiva e concentração
Teste de Vigilância (G. Schuhfried)	VIGIL/S 1	Atenção vigilante de longa duração e resistência à monotonia
Teste de Percepção Periférica (G. Schuhfried, J. Prieler e W. Bauer)	PP/S1	Percepção visuo-temporal e multitarefa
Teste de Reações Complexas e Múltiplas (G. Schuhfried)	DT/S1	Coordenação óculo-manual-pedal e capacidade reativa sob stresse/ multitasking
Teste de Performances Motoras (G. Schuhfried)	MLS/S2	Segurança e destreza manual, estabilidade neuro-motora e controlo de tremuras

<b>PERSONALIDADE / ATITUDES DE SEGURANÇA (Área Comportamental)</b>	<b>Sigla e Versão</b>	<b>Fatores Psicológicos Avaliados</b>
Inventário de Personalidade - Psicologia do Tráfego (M. Erle, M. Sommer, M. Wenzl & M. Litzenberger)	IVPE	Estabilidade Psíquica, Responsabilidade, Autocontrolo, Aventureirismo, Sinceridade/ Dissimulação
Teste de Predisposição para o Risco (A. Hergovich, B. Bognar, M. Arendasy & M. Sommer)	WRBTV	Atitudes e Comportamentos de Risco no 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 contra-indicações do foro psicológico, que possam constituir casuísticas indiscutíveis de restrições ou de inaptidão (temporária/permanente) para a condução de automóveis pesados no transporte de matérias perigosas.



## **FORMAÇÃO DE MOTORISTAS PROGRAMA DE CURSOS DE CONDUÇÃO DEFENSIVA (PARTE TEÓRICA)**

### **1. Introdução**

#### **1.1. Importância da atitude preventiva na condução**

- a) “Iceberg” dos Acidentes
- b) Atos e condições perigosas
- c) Acidentes, quase - acidentes e potenciais incidentes

#### **1.2. Acidentes mais relevantes e acidentes mais recentes**

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

#### **1.3. Atitude do condutor**

- a) São evitáveis os acidentes?
- b) O acidente: acumulação de atos e condições perigosas
- c) A atitude do condutor defensivo

### **2. A Condução Defensiva**

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) Estratégias de fugas

## 2.4. Domínio do veículo

- a) Manobras: rotundas, entroncamentos e ultrapassagens
- b) Estacionar sem risco
- c) Em caso de avaria ou incidente

## 3. Evitar lesões (ergonomia)

- 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)

## 5. 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

## 6. Conclusão e autoavaliação

- a) Autoavaliação dos conhecimentos
- b) Autoavaliação dos riscos

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

## **FORMAÇÃO DE MOTORISTAS**

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

Programa:

- Legislação aplicável (ADR);
- Definição de matérias perigosas - classificação, características, propriedades e riscos principais;
- Triângulo de fogo (combustível, comburente e fonte de inflamação);
- Eletricidade estática - seus perigos;
- Sinalização dos riscos - etiquetas de perigo/painéis laranja;
- Instruções escritas;
- 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.



**EQUIPAMENTOS DE PROTECÇÃO INDIVIDUAL**

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

estas deverão ser cumpridas.



**PROTOCOLO DE AUDITORIA**

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
<b>1 - ORGANIZAÇÃO</b>					
1.a	<b>Organização Política da Empresa</b>	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,	<b>3</b>
1.b	<b>Organização Atribuição de Responsabilidades</b>	A estrutura da empresa e respetivas responsabilidades encontram-se definidas e comunicadas contemplando uma estrutura de segurança para a organização 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) Verifica-se a existência e funcionamento da comissão de HST na representação e consulta aos colaboradores	Responsável da Empresa Responsável QSA	Secção IV, 3i; Anexo IV.1,2; Anexo IV.2, 2 e3	<b>3</b>
1.c	<b>Organização Caracterização da empresa e instalações</b>	Condições das instalações da empresa Apresenta equipamentos adequados para os serviços que presta Apresenta frota/equipamentos suficientes em função da variação de serviços	Responsável da Empresa Responsável QSA	Anexo IV.1,3	<b>1</b>
1.d	<b>Organização Subcontratação</b>	A empresa informa a subcontratada das suas exigências/regras e as do cliente Desenvolve ações de melhoria junto da subcontratada São definidos objetivos anuais de segurança tendo estes sido comunicados a todos os subcontratados É realizado um seguimento das ações implementadas pelos subcontratados para cumprimentos dos objetivos A empresa contratada apresenta a mesma qualidade no serviço A empresa desenvolve ações de avaliação à empresa subcontratada	Responsável da Empresa Responsável QSA	Secção I, 1.4, 1.5	<b>5</b>
<b>2 - SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA</b>					

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
2.a	<b>Avaliação de Risco Identificação de Perigos</b>	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: - 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); - 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); - as atividades de rotina, atividades pontuais e atividades não planeadas	Responsável de empresa Responsável QSA	Secção IV, 3; Anexo IV.1, 5	5
2.b	<b>Avaliação de Risco Análise de Riscos</b>	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	<b>Avaliação de Risco Ações de Controlo</b>	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	<b>Avaliação de Risco Atualização e Revisão</b>	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	<b>Processo Indicadores e Objetivos anuais de Segurança</b>	Existência de Indicadores e Objetivos de Segurança adequados para os Acidentes Rodoviários Existência de Indicadores e Objetivos de Segurança adequados para as Contaminações, Derrames e Sobre Enchimentos Existência de Indicadores e Objetivos de Segurança adequados para as Anomalias detetadas	Responsável da empresa Responsável QSA	Secção IV, 3.iii; Anexo IV.1 ponto 6	3

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
2.f	<b>Análise, monitorização e comunicação dos Indicadores e Objetivos anuais de Segurança</b>	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 Objetivos definidos são monitorizados, permitindo uma análise e justificação dos Níveis de Segurança atingidos versus Objetivos Indicadores de Segurança e os respetivos Objetivos da Empresa são comunicados a todos os funcionários	Responsável da empresa Responsável QSA	Secção IV, 3.iii; Anexo IV.1 ponto 6	<b>3</b>
2.g	<b>Processo Comissão de Segurança</b>	Existência e funcionamento da Comissão de Segurança Representação de trabalhadores na Comissão de Segurança, nomeadamente com número de motoristas que representam adequadamente os vários tipos de distribuição e de região Regularidade das reuniões da Comissão de Segurança, com periodicidade, no mínimo, trimestral	Responsável da empresa Responsável QSA	Secção IV, 3.ii	<b>3</b>
2.h	<b>Ata da Comissão de Segurança</b>	Existência das evidência nas atas da Comissão de Segurança: - Correspondência dos temas abordados nas reuniões às expetativas dos Objetivos da Comissão de Segurança, e, em particular, assuntos relacionados com a atividade na vertente operacional do dia a dia - Definição clara das responsabilidades e os tempos de implementação das ações a desenvolver - Verificação das ações definidas em reuniões anteriores e reportadas individualmente em Ata - Definição da data para a realização da reunião seguinte - Exposição em lugares apropriados de modo a que todos os colaboradores da Empresa possam ter conhecimento do seu conteúdo	Responsável da empresa Responsável QSA	Secção IV, 3.ii	<b>3</b>
2.i	<b>Processo Investigação de Ocorrências</b>	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	<b>3</b>

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
2.j	<b>Investigação de Ocorrências</b>	<p>Efetuada uma correta Investigação aos Acidentes Rodoviários que tenham causado danos pessoais e/ou significativos danos materiais e/ou com elevado potencial de risco</p> <p>Efetuada uma correta Investigação às Contaminações, Derrames e Sobre Enchimentos que tenham causado significativos danos materiais e/ou com elevado potencial de risco</p> <p>Efetuada uma correta Investigação às anomalias, em maior número e/ou com maior Potencial de Risco, detetadas durante as várias Inspeções Periódicas aos Veículos</p> <p>Efetuada uma correta Investigação a ocorrências relacionadas com a proteção (Security)</p>	Responsável de QSA	Secção IV, 3.iv; Secção IV,4	5
2.l	<b>Relatórios de Investigação</b>	<p>Indicação das Causas Básicas nos Relatórios de Investigação das Ocorrências</p> <p>Evidência de uma Análise de Risco, definindo o Risco Inicial e o Risco Final, nos Relatórios de Investigação das Ocorrências</p> <p>Definição das Recomendações e/ou Ações Corretivas, e os correspondentes responsáveis e respetivos tempos de implementação nos Relatórios de Investigação das Ocorrências</p> <p>Definição das Recomendações e/ou Ações Corretivas, e os correspondentes responsáveis e respetivos tempos de implementação nos Relatórios de Investigação das Ocorrências</p> <p>Informação da ocorrência (e resultado da sua investigação) ao Conselheiro de Segurança da empresa</p> <p>Envio dos relatórios de investigação aos Clientes em conformidade com o ASRA</p> <p>Efetuada o Follow-up das Recomendações e/ou Medidas Corretivas</p>	Responsável de QSA	Secção IV, 3.iv; Secção IV,4	5
2.m	<b>Processo PER - Plano de Emergência Rodoviária</b>	<p>Abrangência geográfica do PER que contemple todas as regiões onde a empresa desenvolve as suas atividades e de modo equivalente</p> <p>Tipificação no PER dos diferentes tipos de acidentes</p> <p>Definição no PER das competências e procedimentos de todos os intervenientes, incluindo a Gerência, nomeadamente a Política de Comunicação aos Órgãos de Comunicação Social</p> <p>Definição no PER dos meios humanos e materiais considerados necessários</p>	Responsável de QSA	Anexo IV.1, 6	5

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
		Definição no PER de todos os canais de comunicação necessários Definição da interligação do PER da Empresa com os P.E. dos Clientes Revisão do PER com periodicidade adequada e sempre que hajam alterações relevantes nas várias vertentes da atividade da empresa			
2.n	<b>Simulacros ao PER - Plano de Emergência Rodoviária</b>	Realização de Simulacros com a periodicidade adequada Realização de Simulacros através de relatórios que evidenciam a avaliação dos mesmos e, sempre que aplicável, a definição de Ações Corretivas Análise da eficiência do PER, sempre que é necessária a sua ativação, na sequência de uma Ocorrência	Responsável de QSA	Anexo IV.1, 6	<b>3</b>
<b>3 – MOTORISTAS</b>					
3.a	<b>Processo de admissão</b>	Habilitações legalmente exigíveis aos Motoristas para a prestação de serviços no transporte de produtos petrolíferos Submissão a exame médico e diagnósticos auxiliares conforme especificado no Anexo II.1 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 Aprovação em exame com provas escritas (conhecimento código) e práticas (desempenho de condução), destinado a aferir os seus conhecimentos para o exercício da função 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. 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	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.1, Modelo II.2; Modelo II.3	<b>3</b>

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
		<p>Apreciação favorável do Monitor de acompanhamento.  <u>Alternativamente, e sempre que justificado:</u>            Cumprir com as exigências já descritas no cenário para a experiência de mais de três anos            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            Frequência, com aproveitamento, o curso de “Condução em Situações de Emergência” a que se refere o número 6.2.1.2            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.            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.</p>			
3.b	<b>Processo de validação de admissão</b>	<p>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.            Definição, nessa altura, de um plano de áreas de melhoria resultantes daquelas ações.            Realização de follow-up às recomendações/ações corretivas</p>	Responsável RH Responsável QSA	Modelo II.2; Modelo II.3	<b>3</b>
3.c	<b>Processo de inspeções na condução</b>	<p>Submissão anual a 1 inspeção para avaliar o seu desempenho no transporte (comportamento em estrada)            Checklist usadas para registo de informação, sugerindo-se como referência para a inspeção em percurso o Modelo II.3</p>	Responsável RH Responsável QSA	Modelo II.2, Modelo II.3	<b>1</b>

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
3.d	<b>Processo de validação de monitor para os acompanhamentos em estrada</b>	<p>Ter carta de condução de veículos pesados e prática de condução de veículos pesados</p> <p>Conhecer a atividade de transporte de mercadorias, especialmente na vertente de segurança de bens materiais e humanos, demonstrável através de descrição curricular</p> <p>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</p> <p>Deverá voltar a frequentar o curso sempre que haja um novo Formador dos Motoristas</p> <p>Ter frequentado um Curso de Condução Defensiva, com componente prática</p> <p>Deverá voltar a frequentar este curso uma vez em cada 5 anos</p> <p>Conhecer o ADR na versão mais atual</p> <p>Conhecer o manual "Regras sobre Boas Práticas Comuns", da Apetro, na versão mais atual</p>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.2.2.1.3	3
3.e	<b>Processo de avaliação (na condução) do motorista pelo monitor</b>	<p>Critérios utilizados para avaliação do motorista</p> <p>Checklist utilizado para efetuar avaliação</p> <p>Registo de recomendações/ações corretivas</p> <p>Follow-up às recomendações/ações corretivas</p>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.2.1.1, Modelo II.2; Modelo II.3	5
3.f	<b>Processo de inspeções na descarga</b>	<p>Submissão anual a 1 inspeção para avaliar o seu desempenho na carga e descarga</p> <p>Checklist usadas para registo de informação</p>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 5.2	1
3.g	<b>Processo de avaliação à descarga do motorista pelo monitor</b>	<p>Critérios utilizados para avaliação do motorista</p> <p>Checklist utilizado para efetuar avaliação</p> <p>Registo de recomendações/ações corretivas</p> <p>Follow-up às recomendações/ações corretivas</p>	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 5.2	3
3.h	<b>Processo de avaliação anual de motoristas</b>	<p>Avaliação anual dos motoristas</p> <p>Procedimentos base do processo</p> <p>Feedback ao motorista e respetiva assinatura</p> <p>Definição de Objetivos pessoais, que entre outros visam os de segurança</p> <p>Apresentação de recomendações e/ou ações corretivas</p> <p>Realização de follow-up</p>	Responsável RH Responsável QSA	Modelo II-1	5

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
3.i	<b>Processo formativo</b>	Plano anual de formação (existência, implementação e acompanhamento) 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 Critérios de médias para aprovação em cada cursos Sistema de identificação de competências e de avaliação de formadores Mecanismo de avaliação da eficácia da formação	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.2.1 e 6.2.2	5
3.j	<b>Controlo médico</b>	Plano anual de controlo médico Especificação dos exames realizados Aptidão em função de todos os exames realizados	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.3; Anexo 2.1	3
3.l	<b>Controlo psicológico</b>	Procedimentos sobre a temática Plano anual de controlo psicológico	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.4; Anexo II.2	3
3.m	<b>Política de Álcool</b>	Política de álcool Procedimentos sobre a temática	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.5	3
3.n	<b>Carga horária</b>	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	<b>Política de percursos e parqueamentos e estacionamento</b>	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	<b>Manual do motorista</b>	Manual do motorista conforme exigências descritas no capítulo 6.8 Procedimentos relativos à segurança pública (locais de parqueamento e procedimentos de parqueamento) Planos de emergência rodoviário e procedimentos de emergência a observar pelos	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.8	3

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
		motoristas nas Instalações Oficiais e/ou Parqueamento, com os Contactos de Emergência destacados			
3.q	EPI	Procedimento com definição da tipologia de EPI a ser utilizada por produto e circunstância Registo da distribuição de EPI e recolha de EPI fora de uso Registo de inspeções aleatórias ao EPI	Responsável RH Responsável QSA	Secção II, 6.10	1
<b>4 - VEÍCULOS</b>					
4.a	Veículos Manutenção Preventiva	Existe um Plano Anual de Manutenção Preventiva: - que implique a utilização Check Lists apropriados, segundo instruções dos fabricantes de veículos e equipamentos ou segundo as “boas práticas”; - que, quando considerado necessário, segundo as “boas práticas” ou indicações dos fabricantes de veículos ou equipamentos, preveja a realização de inspeções complementares	Responsável Manutenção Responsável QSA	Secção I, 4.2	5
4.b	Veículos Plano de Inspeções	Existe um Plano de Inspeções aos Veículos: - com a periodicidade definida no ASRA; - com registos comprovativos do cumprimento do Plano; - utilizando o Check List Apetro e efetuadas por técnico com formação adequada para o efeito	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

Tópicos		Requisitos a avaliar	Entrevistados	Informação no Manual ASRA	Ponderação
4.f	<b>Veículos Extintores</b>	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	<b>1</b>
4.g	<b>Veículos Mangueiras</b>	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 períodos	Responsável Manutenção Responsável QSA	Reconhecidas boas práticas	<b>3</b>
4.h	<b>Veículos Kits de Absorção de Derrames</b>	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	<b>1</b>
4.i	<b>Veículos Rede de GPL</b>	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	<b>3</b>

## FICHA DE INSPEÇÃO A VIATURAS - AVALIAÇÃO DE RISCO

		<b>RISCO</b>
1-CABINA (inclui o frontal)>	a) Para-Brisas	BAIXO
	b) Espelhos Retrovisores	BAIXO
	c) Cintos Segurança	ALTO
	d) Aviso Sonoro Travão Mão	ALTO
	e) Extintor 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) -ILUMINAÇÃO (colocação, cor, eficiência visual e funcionamento)	i) N.º Telefone Emergência	BAIXO
	a) Presença	ALTO
	b) Médios	ALTO
	c) Máximos	MÉDIO
	d) Faróis de Nevoeiro	ALTO
	e) Piscas	ALTO
	f) Stop	ALTO
	g) 3º Farolim Travagem	MÉDIO
	h) Marcha Atrás	MÉDIO
	i) Farolins Nevoeiro	ALTO
	j) Iluminação Matrícula	BAIXO
	l) Luzes Delimitador. Veículo	BAIXO
3-SINALIZAÇÃO (colocação, cor, estado e fixação)	a) Faixas Refletoras Laterais	BAIXO
	b) Faixa Refletora Traseira	MÉDIO
	c) Placa Refletora "Veículo Longo"	MÉDIO
	d) Placas Refletoras	MÉDIO
	e) Etiqueta Perigo "Inflamável"	MÉDIO
	f) Placas A.D.R. de Produto	MÉDIO
4-DEPÓSITO GASÓLEO	g) Triângulos/Discos Refletores	BAIXO
	a) Fugas	MÉDIO
5- 5ª RODA / PIVOT	a) Folga	MÉDIO
6-PORTA MANGUEIRAS	a) Purgas (posição fechada)	ALTO
	a) Existência e Fixação	MÉDIO
7-CALÇOS ESTACIONAM.	b) Não metálicos	BAIXO
	a) Características	ALTO
8-PNEUS	b) Estado	ALTO
	c) Indicadores aperto porcas	ALTO
	a) Fixação	MÉDIO
9-2 EXTINTORES 12 Kg	b) Validade	ALTO
	a) Existência de A.B.S.	ALTO
10-TRAVAGEM	a) Fugas	ALTO
11-SISTEMA PNEUMÁTICO	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.ELÉCTR.	a) Existência	ALTO
	b) Estado/Funcionamento	ALTO
19-OUTROS	a) Guarda-Lamas por Eixo	MÉDIO
	b) Palas Anti Nuvem	ALTO
	c) Aviso Sonoro de Marcha-Atrás	ALTO
	d) Kit Absorção Derrames	ALTO
	e) Kit Lâmpadas	ALTO
20-GPL GRANEL	a) Diagrama e Legenda	MÉDIO
	b) Numeração Válvulas	MÉDIO
21-VEÍCUL.EMBALAD.	a) Estado das Travessas	ALTO
	b) Estado das Bengalas	ALTO
	c) Eficiência da Amarração	ALTO
22-DOCUMENTAÇÃO	a) Manual Motorista	BAIXO
	b) Ficha IPO sem deficiências	MÉDIO
	c) Check List APETRO	BAIXO
	d) Registo Inspeção Diária	ALTO



## 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 Estacionamento 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

alcoolemia, uso de EPI's, utilização de telemóveis / dispositivos de alta voz, carga horária, política de percursos)

### 4. Formação em Prevenção e Segurança (Competências Necessárias)

#### 4.1. Motoristas: Admissão - Formação - Controlo Médico

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

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

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

- Identificação contínua de áreas de prioridade de riscos potenciais segundo o critério Pior Consequência Credível (PCC);
- Sistema de Informação do operador de transportes à empresa contratante.

## 6. Plano de Atividades de Segurança com Controlo dos Objetivos (incl. Emergência)

### Plano de Atividades de Segurança

- Objetivos de Segurança
- Objetivos comunicados ao pessoal

### Plano de Emergência

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

## 7. Reconhecimento de Mérito ou Insuficiente Desempenho (Auditorias)

### Motoristas - Avaliação do Desempenho

- Critério de Avaliação definido em listagem de itens com ponderação

### Operador de Transporte - Avaliação do Desempenho

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

## 8. Revisões pela Gestão para Melhoria Contínua

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



## MATRIZ DE AUTOAVALIAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

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

## MATRIZ DE AUTO AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

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

## MATRIZ DE AUTO AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

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



## MODELOS



## MODELOS

**MODELO I.1 – FICHA DE INSPEÇÃO DE VIATURA**

**MODELO II.1 – AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DE MOTORISTAS**

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

**MODELO II.3 – INSPEÇÃO EM CURSO**

**MODELO III.1 – REGISTO DE ENTIDADE FORMADORA DE MOTORISTAS DE VEÍCULOS PESADOS**

**MODELO IV.1 – ESTATÍSTICA DE ACIDENTES**

**MODELO V.1 – CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA**



**FICHA DE INSPEÇÃO A VIATURAS**

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

Transportador: \_\_\_\_\_

Motorista: \_\_\_\_\_

Matrículas: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Data inspeção: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

Kms: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Inspeção: Início Serviço ( )

Periódica ( )

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

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

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

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

Função: \_\_\_\_\_

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



## AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DE MOTORISTAS

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

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

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

AVALIAÇÃO TOTAL	
-----------------	--

<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 climatéricas 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 <b>(X 3)</b>				
15. Postura durante a condução e com as 2 mãos no volante				
16. Utiliza as rotas recomendadas				
17. Cumpre os limites de velocidade <b>(X 3)</b>				
18. Ajusta a velocidade ao tráfego, condições climatéricas, etc.				
19. Altera suavemente a velocidade				
20. Cumpre a sinalização rodoviária/regras de trânsito <b>(X 3)</b>				
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 <b>(X 3)</b>				
26. Aplica a regra dos 3 segundos como distância de segurança <b>(X 3)</b>				
27. Prevê uma escapatória				
28. Preserva o espaço lateral				
29. Controla o espaço posterior				
30. Permite / facilita as ultrapassagens				
31. Ultrapassa corretamente <b>(X 3)</b>				
32. Reduz a velocidade para metade do limite de velocidade sinalizado à entrada de rotundas e saídas de auto estradas <b>(X 3)</b>				
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 climatéricas e de luminosidade	
Condições de tráfego	

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

MONITOR \_\_\_\_\_





# Apetro

Energia em evolução

<b>Nº do Registo</b>	_____ / _____
<b>Receção</b>	_____
<b>Validade</b>	_____
<b>A preencher pela APETRO</b>	

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

<b>1. IDENTIFICAÇÃO</b>		
NOME		
SEDE		
COMUNICAÇÕES		
Telefone	Website	
Fax	E-mail	
<b>REGISTOS LEGAIS</b>		
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
<b>2. CARACTERÍSTICAS DAS ATIVIDADES DE FORMAÇÃO</b>		
PRINCIPAIS ATIVIDADES DE FORMAÇÃO (descreva de forma sucinta as diferentes áreas de formação e tipificar cursos ministrados)		



2. CARACTERÍSTICAS DAS ATIVIDADES DE FORMAÇÃO								
<p>QUANTIFICAÇÃO DAS AÇÕES DE FORMAÇÃO DE FORMADORES DE MOTORISTAS NO ÚLTIMO ANO CIVIL</p> <p>Ano:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Curso (designação)</th> <th>Nº de formandos</th> <th>Horas de formação (nº médio/curso)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>			Curso (designação)	Nº de formandos	Horas de formação (nº médio/curso)			
Curso (designação)	Nº de formandos	Horas de formação (nº médio/curso)						
<p>PRINCIPAIS CLIENTES A QUEM FOI PRESTADA A FORMAÇÃO</p>								

3. ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURA DE FORMAÇÃO																													
<p>INSTALAÇÕES</p> <p>Localização:</p>																													
<p>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.)</p>																													
<p>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.)</p>																													
<p>QUADRO DE MONITORES (Juntar CV sucinto em uma folha A4 por cada monitor)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nome</th> <th>Função</th> <th>Formação Académica</th> <th></th> <th>Certificado IEFP</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Número: Validade:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Número: Validade:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Número: Validade:</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Nome	Função	Formação Académica		Certificado IEFP		1.				Número: Validade:		2.				Número: Validade:		3.				Número: Validade:	
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 APETRO a ceder esta informação à suas Associadas e estas aos seus operadores de transportes;
- c) que autorizamos a realização de auditorias por quem a APETRO julgar conveniente para verificar da objetividade das informações prestadas bem como para verificar as condições de realização dos cursos.

Data:

O Responsável pela Entidade Formadora

Nome:

Cargo:

Anexos:



## SEGURANÇA RODOVIÁRIA – ESTATÍSTICA DE ACIDENTES

Entidade \_\_\_\_\_

Ano \_\_\_\_\_ Semestre 1 2

Combustíveis	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: Resp. Sistema Qualidade	Telef.:

### DIMENSÃO DA EMPRESA

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

### DIMENSÃO DA FROTA

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

### INSTALAÇÕES DA EMPRESA

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

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

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

## **EMPRESAS SUBCONTRATADAS**

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

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

## **CERTIFICAÇÕES DA EMPRESA**

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

## **OBSERVAÇÕES**

--

Data: