

# Fundación **MAPFRE**

Redução do risco viário no trabalho  
através do processo de contratação

Área de Prevenção e Segurança Viária



DATA

Dezembro 2015

# REDUÇÃO DO RISCO VIÁRIO NO TRABALHO ATRAVÉS DO PROCESSO DE CONTRATAÇÃO

INTEGRAÇÃO DOS REQUISITOS DE SEGURANÇA DA CADEIA  
DE FORNECIMENTO NO SECTOR DOS TRANSPORTES

# CONTEÚDOS

<b>Parte 1. INTRODUÇÃO</b>	<b>5</b>
1.1 Que é o processo de contratação?	6
1.2 Por que se deve considerar a segurança viária no trabalho em relação a contratação?	6
1.3 “Cultura das associações” as grandes empresas podem ajudar aos subcontratados a melhorar as práticas laborais	8
1.4 O argumento comercial: segurança viária e o contratação	9
1.5 Contratação, responsabilidade social corporativa e gestão do risco referente a reputação	9
<b>Parte 2. O QUADRO EUROPEU, NACIONAL E REGIONAL</b>	<b>11</b>
2.1 O quadro marco europeu	11
2.1.1 Contratação com etiqueta “verde” e “segura”	12
2.1.2 Quadro legislativo europeu sobre segurança e saúde ocupacional	12
2.1.3 Avaliação de riscos conjunta na cadeia de contratação	13
2.1.4 Legislação europeia em matéria de segurança viária	13
2.2 Contratação público: nível nacional	14
2.3 Contratação público: nível regional	17
2.4 Planos de certificação privados e públicos	18
2.5 Planos nacionais de certificação: Chegou a hora de uma abordagem a nível europeu?	19
<b>Parte 3. IMPLEMENTAÇÃO DE REQUISITOS NA CADEIA DE FORNECIMENTO REFERENTES A VEÍCULOS, CONDUTORES, OPERAÇÕES E GESTÃO</b>	<b>21</b>
3.1 Solicitação de níveis e requisitos de segurança para os veículos no momento de adjudicar contratos	21
3.2 Requisitos para a segurança do condutor: formação e contratação	23
3.3 Gestão do trajecto / regulação do tráfego: planeamento de operações de condução	24
3.4 Normas mínimas para diferentes sectores	27
3.5 Recomendações	29
<b>ANEXO</b>	<b>30</b>

# Parte 1. INTRODUÇÃO

As organizações estão a cada vez mais conscienciadas no que diz respeito ao argumento comercial que consiste na introdução de programas de gestão da segurança viária para reduzir os riscos na estrada relacionados com o trabalho. Entre as muitas vantagens se inclui a redução do número de lesões que podem ser evitadas, a mitigação das perdas associadas a acidentes e a promoção dos esforços em matéria de responsabilidade corporativa<sup>2</sup>.

Embora os esforços para gerenciar os riscos na estrada dentro de uma empresa pode ser gerenciado pela direcção juntamente com a colaboração de seus empregados, também é possível exercer influência através da cadeia de fornecimento. A responsabilidade começa com o comprador, que tem o dever de assegurar que as condições aplicadas no momento de seleccionar a um contratante cumprem com as obrigações da empresa em relação a segurança viária e outros critérios de sustentabilidade, como por exemplo a redução do impacto meio ambiental.

Este relatório fornece uma visão geral das compras no sector público e privado europeu, e analisa como os especialistas de compras podem integrar requisitos específicos em seus procedimentos que poderiam reduzir o risco viário.

Na linha dos princípios referentes à gestão da segurança viária a nível laboral, a redução do risco viário através de compras devem ser realizadas no âmbito da implementação do argumento comercial e centrando na gestão do condutor, do veículo e do trajeto, enquanto está garantindo um compromisso firme da direcção em todas as organizações.

Aumentar os padrões de segurança viária através de compras públicas e privadas é de interesse público. O relatório oferece recomendações para as organizações, e também recomendações sobre políticas para legisladores nacionais e a nível comunitário.

## MAIS INFORMAÇÕES

Para os novos leitores sobre a matéria, recomendamos leitura do relatório anterior de PRAISE "Segurança Viária Laboral: um investimento rentável".

[http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/imagenes/PRAISE-informe-11\\_tcm466-56635.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/imagenes/PRAISE-informe-11_tcm466-56635.pdf)



<sup>1</sup> ETSC (2014) The Business Case for Managing Road Risk at Work. [http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/imagenes/PRAISE-informe-11\\_tcm466-56635.pdf](http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/imagenes/PRAISE-informe-11_tcm466-56635.pdf)

As autoridades públicas europeias investem anualmente o equivalente ao 16% do total do PIB europeu em contratação.

### 1.1 Que é o contratação?

Fornecimento é o fato de adquirir bens, serviços ou trabalhos de uma fonte externa. As práticas de compra visam normalmente promover a concorrência justa e aberta entre organizações.

As autoridades europeias investem anualmente o equivalente ao 16% do total do PIB europeu em contratação<sup>2</sup>. Em outras palavras, as compras através do sector público supõem uma parte importante da economia.

A contratação do sector público na Europa está controlado a nível europeu, enquanto referente ao sector privado entre as grandes organizações está sujeito a diretrizes empresariais internas.

Existem diferentes motivos para exteriorizar a compra de um serviço. Por exemplo, de acordo com uma pesquisa sobre as relações laborais no local de trabalho realizada em 2004, quando as diretores foram questionados por que eles tinham terceirizado determinados serviços, as respostas mais habituais apontavam economia de custos (47%), conseguir um serviço melhor (43%), conseguir “se centrar” melhor nas atividades principais da empresa (30%) e “adquirir mais flexibilidade”<sup>3</sup>

### 1.2 Por que se deve considerar a segurança viária no trabalho no que diz respeito a contratação?

Utilizar um trajeto para ir trabalhar é a causa principal de mortes e lesões laborais<sup>4</sup>, de modo que supõe claramente um problema social. A segurança viária a nível laboral também deveria ser uma prioridade para as organizações por motivos jurídicos, sociais, financeiros e de eficácia. Além disso, a partir uma perspectiva empresarial e relacionada com a reputação, a participação dos empregados num choque mortal ou grave pode ter um impacto importante nas organizações e em seus diretores, para não mencionar o impacto no condutor do veículo e sua família, que pode ser catastrófico.

Os desencadenantes para promover a segurança e saúde ocupacional, incluindo a gestão dos riscos viários no trabalho no quadro de contratação, podem vir tanto de iniciativas que emanam de regulamentações (tais como a necessidade de cumprir com a legislação europeia), como iniciativas baseadas no mercado ou inclusive iniciativas privadas<sup>5</sup>. Entre outras iniciativas também podemos incluir as demandas dos clientes, uma resposta aos grupos de interesse, uma vantagem competitiva ou inclusive o risco de perda da reputação<sup>6</sup>.

Em dois sectores relacionados com o transporte, a construção e a produção alimentar, onde analisados os dados, verificou-se que as tentativas de usar as cadeias de fornecimento positivamente para influenciar nas condições de trabalho dos trabalhadores não funcionaram, em sua maioria, de forma espontanea através da reflexão dos interesses empresariais<sup>7</sup>. De verdade, as pressões vêm dos requisitos legislativos e também, surpreendentemente, de outros grupos e entidades da sociedade civil<sup>8</sup>.

<sup>2</sup> European Commission (2008) Public Procurement for a Better Environment.

<sup>3</sup> Kersley, B. et al (2006) Inside the workplace: Findings from the 2004 Workplace Employment Relations Survey. London Routledge cited in Walters, D. and Wadsworth, E. (2012). The limits of influence: The role of supply chains in influencing health and safety management in two sectors, IOSH.

<sup>4</sup> SafetyNet 2009, Work-related road safety.

<sup>5</sup> EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Walters, D. and Wadsworth, E. (2012) The limits of influence: The role of supply chains in influencing health and safety management in two sector, IOSH..

<sup>8</sup> Ibid.

Com frequência,  
as PMEs  
dispõem de  
menos recursos  
para dedicar à  
implementação  
de rigorosos  
sistemas de  
gestão de riscos  
em comparação  
com seus  
competidores  
superiores.

Uma vez que a diminuição dos custos trabalhistas não necessariamente é uma motivação principal (consultar a pesquisa mencionada na nota no final da página 3), se pode assumir que as tentativas proativas dos compradores para proteger e melhorar as normas são provavelmente mais habituais quando se interpreta que esta questão está intimamente relacionada com os objetivos empresariais subjacentes em suas estratégias e políticas de terceirização. Por exemplo, quando se entende que as normas adequadas sobre a gestão de riscos para a segurança e a saúde tem um papel importante na hora de garantir que os bens e serviços exteriorizados são proporcionados de forma fiável e de acordo com padrões adequados<sup>9</sup>.

O mesmo pesquisador acrescenta: “O facto de que a intenção de reduzir custos podem coexistir junto com outros objetivos mais “qualitativos” também sugere que uma ação proativa deste tipo pode coexistir com as pressões relativas ao preço que, ao mesmo tempo, actuam para desafiar as normas existentes relativas sobre a gestão de riscos de saúde e a segurança nas empresas fornecedoras”<sup>10</sup>.

O relatório europeu da OSHA sobre a promoção da gestão da segurança e saúde no trabalho (OSH, por sua sigla em Inglês) através da cadeia de fornecimento resume como é o envolvimento dos clientes e prestadores de serviço e como podem fornecer normas de OSH adequadas para seus trabalhadores em todos os níveis do processo de contratação<sup>11</sup>. O mesmo pode ser dito sobre a inclusão do risco viário no trabalho, na política de saúde e segurança ocupacional. Começa no nível de pré contratações, com uma avaliação minuciosa da competência do contratados e com a seleção dos contratados de seguros, incluindo os riscos viários a nível laboral. Seguem através do desenvolvimento da compra através de uma estreita cooperação entre todos os partidos e níveis apropriados de supervisão. Após a conclusão do contrato, que acaba com uma análise e um registro do rendimento da segurança e saúde ocupação dos contratados e subcontratados em relação com os riscos viários no trabalho. Também é importante definir de forma clara as responsabilidades contratuais, os procedimentos de planejamento, comunicação, cooperação, formação e controle conjunto, assim como uma avaliação do contratado<sup>12</sup>. Aqueles que são responsáveis pela compra também pode usar um plano de certificações (mais informações na parte 2) que visa garantir a concorrência no domínio da segurança e saúde ocupacional ou, se presente, em matéria de riscos viários no trabalho, da autoridade contratante.

A contratação pode incluir diferentes artigos relacionados com a segurança viária, incluindo veículos de transporte e serviços de transporte. Ao gerir o risco viário do veículo, do condutor e do trajeto nos procedimentos de contratação, as organizações podem contribuir para a segurança viária para além de seus próprios empregados e da área de trabalho. Incentivos para incluir a segurança como um critério para os contratos devem ser incluídos nos processos de aquisições públicas. A responsabilidade pelos riscos viários no trabalho, a gestão adequada dos riscos e as medidas preventivas devem ser estendido ao longo de toda a cadeia de fornecimento<sup>13</sup>

Os serviços de transporte pode ser terceirizado, mas a responsabilidade por eles não pode ser terceirizada. Na Europa, podemos ver que agora existe uma tendência das grandes empresas em terceirizar atividades que lhes permitem aumentar os lucros e oferecer maior flexibilidade. A terceirização tem contribuído

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Ibid

<sup>11</sup> EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain..

<sup>12</sup> Ibid

<sup>13</sup> ETSC (2011) PRAISE Report on EU Social Rules and HGV Drivers.

para uma redução do emprego em grandes empresas e conseqüentemente um crescimento das PMEs<sup>14</sup>. Muitas vezes as PMEs dispõem de menos recursos para dedicar à implementação de sistemas de gestão de risco rigorosos em relação aos seus principais concorrentes.

Os efeitos indiretos na cadeia de fornecimento muitas vezes causam riscos aos trabalhadores, já que as organizações numa posição de dependência económica sobre as cadeias de fornecimento encontram formas para reduzir os custos<sup>15</sup>. Isso poderia ter um efeito negativo em matéria de OSH e de segurança viária. No entanto, este mesmo estudo também mostra que, em determinadas circunstâncias, as relações da cadeia de fornecimento nos procedimentos de compra pode levar a uns acordos melhorados no referente a saúde e segurança<sup>16</sup>. Portanto, estender os requisitos de segurança para que incluam segurança viária trabalhista nos procedimentos de contratação também pode ter um impacto positivo na segurança viária.

### 1.3 “Cultura das associações”: as grandes empresas podem ajudar os subcontratados a melhorar as práticas trabalhistas

Uma “Cultura das associações” :” deveria ser a base para a gestão de contratos<sup>17</sup> As grandes empresas, tanto públicas como privadas podem influir as políticas das PMEs na hora de terceirizar o trabalho mais adiante na cadeia de fornecimento, insistindo para que os subcontratados adquiram as mesmas condições e normas em referência a condução de ida e volta do trabalho.

Deveria formentar que as grandes empresas compartilhem as boas práticas com organizações menores que não têm as mesmas capacidades para projetar novas práticas de trabalho com as que as maiores dispõem. A gestão das responsabilidades, bem como a gestão adequada dos riscos e as medidas preventivas devem ser estendidas ao longo de toda a cadeia de fornecimento. Os clientes e contratados podem gerenciar os riscos e conseguir melhores resultados unicamente com a ajuda do trabalho em equipe imaginativo e comprometido. Em geral, os melhores contratados respondem bem a estes relacionamentos e são mais propensos a se comprometer de forma voluntária em projetos adicionais, tais como, programas de habilidades básicas, inovação meio ambiental ou para dar o seu apoio às pequenas empresas ao longo da cadeia de fornecimento<sup>18</sup>.



<sup>14</sup> Walters, D. & James, P. (2012) Understandign the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> European Commission (2011) Buying Social - A Guide to Talking Account of Social Considerations in Public Procurement. <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=978>.

<sup>18</sup> Ibid.



#### 1.4 O argumento comercial: segurança viária e contratação

Também é importante observar o argumento comercial que supõe a integração da segurança viária no processo de contratação por meio do qual uma empresa também pode se beneficiar em termos de eficácia. O relatório do ETSC sobre “O caso de estudo para a gestão do risco viário” destaca as vantagens do investimento na segurança viária e como assim, as organizações podem economizar, mantendo a sua reputação<sup>19</sup>. O argumento comercial para a segurança viária se centra na prevenção de lesões e na proteção dos bens e do meio ambiente. Envolve a segurança viária de forma proativa por motivos financeiros, morais e jurídicos tendo em conta aos condutores, as rotas e os veículos.

Do ponto de vista empresarial, a gestão da segurança viária no sector do transporte proporcionará às organizações a oportunidade de reduzir custos diretos e indiretos de várias formas.

Em custos diretos, como:

- Seguros, danos em veículos, custos por entregas com atraso, licença médica, multas, indemnização por licença médica, aumento de prémios de seguros, investigação de acidentes, indemnizações e custos judiciais.

E em custos indiretos, como:

- Pedidos ou oportunidades de negócio perdidas, contratação e formação, perda de boa vontade do cliente, pesquisa e burocracia, pouco moralidade e risco de doença por motivos trabalhistas.

Estes mesmos argumentos podem ser aplicados a procedimentos de contratação para reduzir custos e beneficiar a segurança viária para a empresa que realiza as compras e para o contratado. Na verdade, o estudo de Seuring y Muller sobre “Sustentabilidade e a cadeia de fornecimento” sugere que as medidas proativas, como a comunicação e a formação do pessoal encarregado das compras, bem como a equipe fornecedora, deveriam gerar melhorias nas relações do fornecimento e o desempenho de ambos os agentes.<sup>20</sup>

#### 1.5 Contratação, responsabilidade social corporativa e gestão de riscos relacionados à reputação

Cada vez mais as organizações europeias que promovem a responsabilidade social corporativa (CSR, siglas em Inglês), em resposta às várias pressões da vida social, ambiental e económico. Para as organizações existe uma relação clara entre segurança, qualidade, serviço ao cliente, eficácia e meio ambiente. Como resultado, a CSR abrange também a questão da segurança e saúde no meio trabalhista, incluindo a segurança viária. Como mencionado acima, o risco de perda de reputação e CSR também pode ser um motivo poderoso para que um contratado integre os requisitos de segurança em um contrato e na gestão de sua cadeia de fornecimento.

Ser responsável socialmente implica ir além da conformidade das normas jurídicas e investir “mais” no capital humano, no meio ambiente e nas relações com os grupos interessados. A segurança viária tem um enorme impacto sobre a sociedade e, por essa razão, pode desempenhar um papel mais importante na melhoria (ou degradação) da responsabilidade social corporativa de uma empresa. Um acidente forte em que se veja implicado um veículo de uma empresa com seu logotipo pode ter um impacto negativo duradouro sobre a imagem da empresa. A reputação de uma empresa é difícil de manter, mas é possível perder com facilidade. Em outra ordem, o reconhecimento externo por desenvolver um bom rendimento em matéria de segurança de uma frota pode ser uma ferramenta de

Um acidente notório no que se veja implicado um veículo de uma empresa com a logomarca da mesma pode ter um impacto negativo e duradouro na imagem da empresa.

<sup>19</sup> ETSC, 2014. The Business Case for Managing Road Risk at Work.

<sup>20</sup> Seuring, S., Sarkis, J. Muller, M., Rao, P. “Sustainability and supply chain management - An introduction to the special issue”, Journal of Cleaner Production, 2008, Elsevier, Amsterdã, 16, pg. 1545-1551. Em EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

marketing muito eficaz. A CSR não deve substituir os requisitos e as normas de segurança que fazem parte da cadeia de fornecimentos, mas deveria aumentar a segurança e sustentabilidade na comunidade em que opera.



## Parte 2. O QUADRO EUROPEU, NACIONAL E REGIONAL

Esta seção fornece uma visão geral do contexto jurídico e as políticas relativas aos contratos públicos, e sobre a segurança e saúde ocupacional e a segurança viária a nível comunitário, nacional e regional (com exemplos de como responderam aos contextos das organizações).

### 2.1 O quadro europeu

A contratação pública na União Europeia é regulada por políticas nacionais que estão integrados no quadro jurídico da União Europeia. Com isso, a UE pretende criar um espaço europeu de contratos públicos no contexto do mercado interno. A UE reviu recentemente seus dois principais documentos em que a legislação se baseia: a Directiva 2014/24/UE e a Directiva do Conselho 2914/25/UE. Estas diretivas mencionam especificamente formas de incluir considerações sociais em especificações técnicas, critérios de seleção e critérios de adjudicação de contratos e as condições de execução do contratos.

De acordo com os regulamentos, são proporcionados quatro processos diferentes para as adjudicações: um processo público, um processo limitado, um diálogo competitivo e um processo de negociação. As organizações públicas podem escolher livremente entre os processos públicos e limitados, embora a maioria (70%) são processos públicos<sup>21</sup>. A concorrência é bastante alta e a cada licitação deverá receber 5,4 ofertas<sup>22</sup>. Outros processos de compra conjunta produzem mais ofertas<sup>23</sup>.

A revisão de 2014 incluía uma simplificação de alguns dos processos e novas especificações e etiquetas técnicas<sup>24</sup>. Os governos e as autoridades nacionais ou outras organizações podem estabelecer rótulos como, por exemplo, os rótulos ecológicos para que determinados critérios ambientais sejam cumpridos. Essas rótulos também pode ser usados no contexto da contratação a nível público.

Além disso, a revisão 2014 visa contribuir para a implementação de políticas ambientais, inclusão social e inovadoras. Segundo as novas diretrizes, agora existe uma “cláusula social” transversal pelo qual os Estados-Membros e as entidades públicas devem garantir que cumprem as suas obrigações nos termos de legislação europeia<sup>25</sup>. Portanto, os Estados-Membros são obrigados a verificar a conformidade através das autoridades competentes. As autoridades contratantes devem especificar os requisitos nos documentos da licitação. A nova legislação também acrescentou a possibilidade de excluir os contratados no caso que eles não cumpram com a referida cláusula transversal. Este é um adicionado positivo, pois pode evitar, entre outros, que sejam adjudicados contratos por operações de transporte, cujo preço está abaixo do mínimo. No entanto, numa futura revisão, o ETSC irá propor uma interpretação mais precisa da cláusula para que se inclua a redução do risco viário. Isto permitiria ou inclusive exigiria que os gerentes

<sup>21</sup> Ibid

<sup>22</sup> Ibid.

<sup>23</sup> Price Waterhouse Coopers [2011] Public Procurement in Europe Cost and Effectiveness. A Study prepared for the European Commission [http://ec.europa.eu/internal\\_market/publicprocurement/docs/modernising\\_rules/cost-effectiveness\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/modernising_rules/cost-effectiveness_en.pdf).

<sup>24</sup> Diretora Europeia de Compras Públicas 2014/24/EU [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=urise:rv:DJ.L\\_2014.094.01.0065.01.ENG](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=urise:rv:DJ.L_2014.094.01.0065.01.ENG).

<sup>25</sup> [http://ec.europa.eu/internal\\_market/publicprocurement/docs/modernising\\_rules/reform/fact-sheets/fact-sheet-08-social\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/modernising_rules/reform/fact-sheets/fact-sheet-08-social_en.pdf).

de compras desenvolvam e apliquem critérios referentes à segurança viária trabalhista.

Para ajudar a entender os aspectos “sociais” do processo de contratação, em 2011 a Comissão Europeia publicou o documento *Buying Social - A Guide to Taking Account of Social Considerations in Public Procurement* (Compra social: Um guia para ter em conta os aspectos sociais nos mercados públicos) e, assim, sensibilizar as entidades contratadas sobre as possíveis vantagens da contratação pública com responsabilidade social. Este guia explica de forma prática as oportunidades oferecidas pelo quadro jurídico da UE existente para que as entidades públicas tenham em conta os aspectos sociais no momento de se abastecer a nível público e, portanto, prestar atenção não só no preço, mas a um que oferece os melhores valores globais<sup>26</sup>.

### *2.1.1 Contratação com etiqueta “verde” e “segura”*

É interessante mencionar, como questão paralela à segurança, a lógica que existe depois das compras verdes, a saber: “o processo de contratação pública pode criar tendências de produção e consumo, de modo que se houver uma demanda importante por parte das entidades públicas de produtos “mais verdes”, isto irá criar ou expandir os mercados de produtos e serviços respeitosos com o meio ambiente”. Ainda: “fazer isso, cria incentivos para que as organizações desenvolvam tecnologias que levem em conta o meio ambiente”<sup>27</sup>. A contratação pública de produtos verdes pode se tornar um eixo motor importante para a inovação, proporcionando ao sector incentivos reais para desenvolver produtos e serviços verdes. Especificamente, nós falamos dos sectores onde as entidades públicas compradoras representam uma grande parcela do mercado (p. ex., construção, serviços sanitários ou transporte público)<sup>28</sup>.

O processo de compras públicas “seguro” poderia acompanhar o de compras “verdes” como prioridade europeia.

Poderia utilizar o mesmo argumento de importância quanto à segurança, se o processo de contratação incluísse requisitos para realizar compras de veículos seguros com novas tecnologias ou para aqueles contratados que exijam cumprir outros requisitos de segurança como, por exemplo, a gestão de trajetos seguros. Assim, o processo de contratação “segura” poderia acompanhar a de contratação “verde” como prioridade europeia. No entanto, esta abordagem está ainda pendente de aplicação na legislação relativa a contratação pública da UE.

### *2.1.2 Quadro legislativo europeu em matéria de segurança e saúde ocupacional*

Cumprir com o dever de assistência, segurança e saúde ocupacional e segurança viária, são requisitos jurídicos de todos os Estados-Membros da UE, e de interesse fundamental para as organizações. Contratação, tanto pública como privada, deve cumprir com as obrigações jurídicas impostas pela UE no mínimo em matéria da legislação de segurança e saúde ocupacional. Aqueles que formalizem contratos também devem referir as disposições correspondentes da legislação em suas licitações. A disposição sobre a legislação mais importante é a Diretiva Quadro Europeia 89/391/CEE de saúde e segurança no trabalho<sup>29</sup>, pelo que exige que cada organização europeia realize uma análise de riscos com base nos princípios da prevenção<sup>30</sup>. Isto deve incluir trabalhadores que realizam trajetos para ir e voltar

<sup>26</sup> Comissão Europeia (2011) *Buying Social - A Guide to Taking Account of Social Considerations in Public Procurement*. <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langid=en&catid=89&newsid=978>

<sup>27</sup> Comissão Europeia (2008) *Public Procurement for a Better Environment*. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/txt/?qid=1398255660927&uri=celex:52008DC0400>

<sup>28</sup> Comissão Europeia (2011) *Buying Green Handbook*. [http://ec.europa.eu/environment/gpp/buying\\_handbook\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/buying_handbook_en.htm)

<sup>29</sup> Directiva do Conselho 89/391/CEE, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho

<sup>30</sup> ETSC PRAISE Report (2011) *Work Related Road Management Programmes*. <http://etsc.eu/work-related-road-safety-management-programmes/>

do trabalho. Alguns Estados-Membros têm legislação complementar que detalha as obrigações das organizações para eliminar os riscos associados com a condução até o local de trabalho. Os Estados-Membros também desenvolveram diretrizes específicas sobre como implementar a Diretiva-Quadro para a segurança viária no trabalho. Os Estados Membros também têm desenvolvido diretrizes específicas sobre como aplicar o Diretiva Marco à segurança via no trabalho. As organizações devem perguntar se eles dar cumprimento à presente legislação europeia e legislação nacional adicional. A Comissão Europeia, juntamente com o Conselho Consultivo para a Saúde e a Segurança Ocupacional também preparou um documento que serve como um guia <sup>31</sup> sobre como aplicar a Diretiva 89/391/CEE.

Walters e Wadsworth já citaram as riscos imediatamente decorrente da terceirização e que são relevantes para o objeto do presente relatório. Estes riscos são:

- As pressões sobre o custo e o preço, o que limita a capacidade dos fornecedores a investir em medidas de saúde e segurança preventivas
- As reformas nos regimes de trabalho produzidas por pressões contratuais, que causam um aumento dos riscos de segurança e saúde<sup>32</sup>

### *2.1.3 Avaliação conjunta de riscos na cadeia das contratações*

Em termos de avaliação de riscos dentro do contexto da contratação, Diretiva Quadro Jurídico da UE 89/391/CEE prevê:

A OSHA (Agência Europeia para a Segurança e Saúde Ocupacional) aconselha que o cliente e o contratado realizem avaliações de risco conjuntamente para assim fomentar e garantir a segurança e saúde dos trabalhadores ao longo da cadeia de fornecimento.

- "A cooperação entre o cliente e o contratado é necessária para evitar pôr em risco os trabalhadores. Para atingir este objetivo, as organizações (sejam elas cliente ou contratado) deve informar aos seus respectivos empregados e representantes os perigos a que estão expostos. Devem coordenar as suas ações em matéria de proteção e de prevenção dos riscos laborais (Parágrafo 4, Artigo 6).
- "O cliente também deve fornecer ao contratado a informação apropriada e respectivas instruções sobre os riscos medidas de segurança e saúde, e segurança durante as atividades que desenvolve" (Parágrafo 2, artigos 10 e 12).

Além do exposto, a Agência Europeia para a Segurança e Saúde Ocupacional (EU OSHA) aconselha que o cliente e o contratado realizem avaliações de risco conjuntamente para assim promover e garantir a segurança e saúde dos trabalhadores ao longo da cadeia de fornecimento<sup>33</sup>

### *2.1.4 Legislação europeia em matéria de segurança viária*

Como mencionado acima, a legislação relativa a contratação pública na UE requer o cumprimento da legislação social a nível comunitário. No sector do transporte, há uma variedade de leis europeias que afectam directamente a segurança viária. As principais áreas são definidas brevemente neste documento

Uma das áreas-chave inclui as normas de harmonização das condições de concorrência. Também têm por objetivo melhorar as condições trabalhistas e a segurança viária no quadro da legislação de mercados internos da UE <sup>34</sup>. As normas principais regulam os horários de condução dos condutores profissionais na UE. O relatório PRAISE sobre normas sociais da UE explica o alcance e relevância

<sup>31</sup> <http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/guidance.pdf>

<sup>32</sup> Walters, D. and Wadsworth, E. (2012) The limits of influence: The role of supply chains in influencing health and safety management in two sectors. IOSH.

<sup>33</sup> EU OSHA (2000) European Agency for Safety and Health at Work, Occupational health and safety in marketing and procurement. <http://osha.europa.eu/en/publications/reports/304>

<sup>34</sup> Diretora 2006/22/CEE, Regulamento 484/2002, Diretiva 2002/15/EC, Regulamento 561/2006, Regulamento 3821/85.

principais para enfrentar o aspecto da segurança viária<sup>35</sup>. Isto inclui uma cláusula concreta sobre as responsabilidades. Em conformidade com o Artigo 100(4) da Regulamentação 561/2006, expedidores, frete terceirizado, operadores turísticos, contratados principais, subcontratados e agências de emprego de condutores devem assegurar que os horários de transporte acordados por contrato cumprem com as disposições sobre os horários dos condutores (pausas e intervalos). Alguns Estados-Membros já estão se aproximando de uma aplicação concreta do Artigo 10, que estabelece a cadeia de responsabilidades e se concentra em expedidores. Reconhece-se, especialmente no caso de grandes organizações/expedidores, estes são responsáveis pela tomada de decisões sobre o planejamento do trabalho e não dos condutores individuais.



As estratégias para realizar compras podem integrar normas de saúde e segurança, incluídos os riscos em estradas a nível trabalhista, para a seleção de contratados.

**Exemplo: o guia da Ireland Road Safety Authority sobre a responsabilidade da cadeia:**

A Road Safety Authority criou um panfleto que fornece orientação para aqueles implicados no sector do transporte, explicando a cadeia de responsabilidades em caso de incumprimento das normas sobre as horas de condução, as pausas e os descansos<sup>36</sup>. Este simples panfleto de duas páginas afirma claramente que as normas relacionadas aos horários dos condutores não são apenas da responsabilidade dos condutores, mas eles também são da responsabilidade de todos aqueles que, como parte de seu negócio, gerenciam, operaram, organizam e utilizam os serviços de transporte rodoviário.

Outra diretiva relativa aos condutores profissionais é aquela sobre formação de condutores de veículos de transporte rodoviários (2003/59/CE). Esta diretiva tem como objetivo proporcionar uma formação melhor aos condutores profissionais, que agora deverão superar um exame e terão que realizar uma formação periódica de horas de condução. O relatório PRAISE sobre Avaliação de riscos e formação de condutores especifica com maior detalhe o seu objetivo de melhorar a segurança viária e a segurança do condutor, incluindo as operações realizadas pelo condutor quando o veículo está imobilizado<sup>37</sup>

A legislação comunitária relativa às normas de segurança para os veículos novos também teve um impacto sobre a segurança viária no trabalho. Por exemplo, em conformidade com a Regulamentação de segurança geral 661/2009, a extensão de um lembrete para usar o cinto de segurança em todos os assentos do condutor vai certamente aumentar o uso do mesmo e salvar as vidas de condutores profissionais

Na Parte III foram incluídas mais informações sobre como os contratos de contratação podem incluir requisitos para que os veículos sejam mais seguros.

## 2.2 Contratação pública: nível nacional

Alguns dos Estados-Membros criaram autoridades nacionais específicas para a contratação no mercado público. Um artigo científico fornece uma visão geral da estrutura institucional em diferentes países<sup>38</sup>

Na Irlanda, o escritório responsável pela contratação do governo (Office of Government Procurement, OGP) foi criado para coordenar a aquisição de bens no mercado público e gerar uma poupança através de medidas eficazes. O governo irlandês investe anualmente 8.500 milhões de euros em bens e serviços<sup>39</sup>. A OGP foi criada em 2014 e é responsável, juntamente com outros

<sup>35</sup> <http://etsc.eu/eu-social-rules-and-heavy-goods-vehicle-drivers/>

<sup>36</sup> [http://www.rsa.ie/documents/tachograph\\_enf/tacho%20Cards/Tacho%20Guides/drivers\\_hours\\_dl\\_low\\_rês.pdf](http://www.rsa.ie/documents/tachograph_enf/tacho%20Cards/Tacho%20Guides/drivers_hours_dl_low_rês.pdf)

<sup>37</sup> ETSC (2011) PRAISE Report Fit for Road Safety : From Risk Assessment to Driver Training.

<sup>38</sup> <http://www.publicprocurementnetwork.org/docs/italianpresidency/comparative%20survey%20on%20PP%20systems%20across%20ppn.pdf>.

<sup>39</sup> Ireland Office of Government Procurement <http://www.procurement.ie/about-us>

quatro sectores-chave (Previdência, Defesa, Educação e Governo local) da gestão de todos os bens e serviços em nome dos serviços públicos. Além disso, a OGP será o único responsável pelas políticas e procedimentos em matéria de contratos. A Road Safety Authority de Irlanda é responsável por fornecer uma ação de contratação na sua Estratégia de Segurança Viária, de modo a trabalhar com organizações públicas e privadas para garantir a segurança viária é um fator determinante para a especificação dos serviços e documentos de licitação no momento da compra de bens e serviços<sup>40</sup>.

Como mencionado anteriormente, as estratégias para abastecer-se pode integrar normas de saúde e segurança, incluindo os riscos viários a nível de trabalho, para a seleção dos contratados.

O estudo sobre o programa PIN do ETSC tem mostrado que uma série de governos nacionais dispõem de requisitos específicos para a compra e/ou aluguer apenas de veículos seguros<sup>41</sup>. É o caso de Letónia, Noruega, Romênia e Suécia. O exemplo sueco é explicado em maior detalhe na Parte III. Letónia, Eslovénia e Suécia exigem a inclusão de alguns equipamentos de segurança não obrigatórios em veículos comprados ou alugados.

Na Espanha, algumas agências governamentais utilizam critérios de segurança viária para a compra de frotas de veículos e também exigem a inclusão de alguns equipamentos de segurança não obrigatórios. Além disso, na Noruega e Suécia obrigam que os contratados para o exposto acima e outro grupo de países (Chipre, Dinamarca, Irlanda e Espanha) exigem que seus contratados também atendam alguns dos requisitos. Em Chipre, por exemplo, os contratados devem preparar um Plano de Saúde e Segurança antes da realização de um projeto.

#### Exemplo: a Agência Finlandesa para a Segurança no Transporte

A Agência Finlandesa para a Segurança no Transporte (TraFi) é responsável pela regulação e supervisão do sistema de transportes, que incluem o transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo, e visa melhorar ativamente a segurança dos transportes e promover soluções de transporte respeitável com o meio ambiente. A TraFi tem na equipe cerca de 530 pessoas. Além disso, tem seu próprio guia interno para seleção de veículos, que especifica que a agência só pode adquirir automóveis de 5 estrelas (Euro NCAP). As mesmas exigências se estendem aos empregados encarregados do aluguer de automóveis. Os próprios empregados da TraFi deveriam também evitar riscos desnecessários. Durante o trajeto, um funcionário de transporte tem o dever de agir com cuidado e prudência, e deve ter em conta as características especiais do destino do trajeto e exigências. A segurança dos passageiros também é tida em conta na escolha do trajeto. A Política da TraFi também observa que, em algumas situações, a segurança do trajeto e os aspectos meio ambientais podem entrar em conflito. Neste caso, deve ser priorizada a segurança dos passageiros



<sup>40</sup> [http://www.rsa.ie/documents/about%20Us/RSA\\_STRATEGY\\_2013-2020%20.pdf](http://www.rsa.ie/documents/about%20Us/RSA_STRATEGY_2013-2020%20.pdf)

<sup>41</sup> ETSC (2012) "A challenging start towards the EU 2020 Target" Annual PIN Report.



### Exemplo: Ministério Sueco de Transportes

O Ministério de Transportes de Suécia, uma entidade governamental, emergiu como um líder em melhorar a segurança dos veículos através da aprovação de uma lei que estabelece os mais elevados padrões de segurança para frotas de veículos do governo. Foram desenvolvidos os requisitos mínimos recomendados em matéria de segurança no trânsito, não só para os veículos de propriedade do governo, mas também para os veículos de aluguer, para os veículos de aluguer de curto prazo e para os veículos particulares (frota cinza) utilizados para fins de trabalho.

Uma lei sueca, aprovada em 2009, estabelece que todas as entidades governamentais comprem ou aluguem apenas automóveis de 5 estrelas (etiqueta Euro NCAP) para a proteção dos passageiros ("especificação do governo", como é o caso das normas ambientais).



Os automóveis alugados por uma duração inferior a 6 meses devem incluir o seguinte:

- Euro Resistência ao impacto com etiqueta 5 estrelas NCAP;
- Lembrete de cintos de segurança em bancos da frente que cumpre com as normas Euro NCAP;
- Proteção contra síndrome do chicote que cumpre com as normas Euro NCAP;
- Proteção para pedestres que cumpre com as normas Euro NCAP;
- Suporte para cabeça e cinto de segurança com três pontos em todos os bancos;
- Sistema de controle eletrónico de estabilidade (ESC);

Requisitos adicionais para automóveis alugados por uma duração superior a 6 meses:

- Bloqueio da ignição de motor em caso de embriaguez;
- Sistema inteligente de assistência na velocidade (ISA);

Requisitos mínimos para o uso da frota cinza:

- Registado desde 1 de janeiro de 2001;
- Peso entre 900 e 1.900 kg;
- Proteção dos passageiros: etiqueta 4 estrelas Euro NCAP foi testado antes de 2009, 23,5 pontos em proteção de passageiros testado antes de 2009 ou depois (proteção ante impactos frontais, laterais e posteriores);
- Lembrete de cintos de segurança em assentos frontais que cumpra com o normativa Euro NCAP;
- Suporte para cabeça e cinto de segurança com três pontos em todos os bancos;
- Sistema de controle de estabilidade eletrónico (ESC);

### Exemplo: Terceirização dinamarquesa de autocarros públicos e impacto na saúde e segurança ocupacional

Sem as proteções adequadas, a terceirização pode agravar os problemas relacionados com a segurança e a saúde. Um estudo sobre a terceirização e a saúde ocupacional entre os condutores de autocarros públicos em Dinamarca demonstrou que se tinham agravado os já de por si elevados níveis de má saúde relacionados com o estresse<sup>42</sup>. Num estudo posterior detalhado sobre a terceirização no mesmo sector, Hasle assinalou alguns dos motivos deste agravio, entre os que se inclui a forte concorrência pelos preços e a responsabilidade limitada da tomada

<sup>42</sup> Netterstrom B and Hansen 1 V. Outsourcing and stress: physiological effects on autocarro drivers Stress Medicine 2000; 16 (3) cited in in Walters, D. & James, P. (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.



de decisões em matéria de segurança e saúde que assumiam os contratados<sup>43</sup>. Este último exemplo ilustra a importância que tem a integração dos requisitos sobre riscos na estrada à hora de efectuar compras.

### 2.3 Contratação pública: nível regional

Se não existe uma estratégia nacional para a utilização da contratação pública para integrar normas de segurança e saúde, as autoridades regionais podem assumir a iniciativa.

Exemplo: as cláusulas contratuais sobre riscos viários no trabalho de Transport for London (TfL)

TfL adotou uma abordagem responsável sobre os contratos que inclui requisitos sobre os riscos viários no trabalho em todos os contratos com os fornecedores. O compromisso de gerenciar a organização da segurança viária recebeu total apoio do máximo responsável dos Transportes e da alta direção da organização

TfL modificou mais de 400 contratos existentes para incluir estas exigências sobre os riscos viários no trabalho e, além disso, desde 2012 todos os contratos novos incluem requisitos para os veículos, condutores, direção e operações. Estes requisitos estão incluídos nos contratos tanto para uma atividade empresarial habitual como para grandes projetos de infra-estruturas de transportes na Grande Londres.



Os requisitos sobre riscos viários no trabalho são comunicadas ao longo do processo de contratação, a partir da etapa de pré-qualificação até a adjudicação do contrato.



Os fornecedores têm prazo de 90 dias a partir do início do contrato para conseguir cumprir completamente os requisitos e TfL supervisiona estes níveis de cumprimento em toda a cadeia de fornecimento. As verificações de conformidade

<sup>43</sup> Hasle, P. Outsourcing and employer responsibility: a case study of occupational health and safety in the Danish Public transport Sector. *Industrial Relations* 2007: 62 cited in Walters, D. & James, P. (2012) *Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work*.

são realizadas nos locais de TfL. A violação grave pode fazer que os veículos se dêem a volta na porta, o que constitui uma violação do contrato.

TfL encoraja a adoptar uma visão mais ampla dessa abordagem usando uma lista comum de requisitos sobre riscos viários a nível de trabalho, que pode ser encomendado através de cláusulas sobre as compras e contratos. Graças a um conjunto abrangente de requisitos podemos assegurar que são compartilhadas as boas práticas nas operações de qualidade, de que os operadores das frotas podem cumprir com as normas e de que não existe confusão alguma entre as diferentes normas. Os operadores de Reino Unido podem usar o Esquema de Reconhecimento de Operadores de Frotas (FORS, suas siglas em Inglês), um plano de acreditação voluntária que também desenvolveu TfL, para mostrar que eles são um operador qualificado e que cumprem os requisitos de riscos viários no trabalho.

## 2.4 Planos de certificação privados e públicos

As autoridades nacionais também podem desenvolver planos de certificação que visam garantir a competência das organizações contratadas e aqueles que trabalham em essas organizações em relação aos riscos viários no trabalho.

As entidades privadas também podem implementar tais planos de certificação e desenvolver em um meio de empresa a empresa. Em muitos países europeus, estes planos de certificação têm um alto valor comercial como dão acesso a determinados mercados (especialmente nos sectores de alto risco)<sup>44</sup>. As autoridades nacionais poderiam estabelecer um serviço de registro de certificações centralizado que incluísse os fornecedores que oferecem práticas trabalhistas seguras. Isso pode ser útil porque iria reduzir a necessidade de que clientes solicitem e avaliem as informações de pré-qualificação dos contratados sempre que se abre uma licitação. A fim de avaliar se um contratado é competente, pode-se usar os seguintes critérios<sup>45</sup>:

- provar a experiência no mesmo tipo de trabalho;
- referências testáveis de clientes anteriores;
- estatísticas de acidentes / má saúde;
- provas de qualificação;
- competências e formação contínua;
- testes de formação de saúde e segurança;
- avaliações de riscos e declarações de métodos para o trabalho a ser realizado; e
- uma declaração dos critérios para a seleção de subcontratados.

Uma vez que os requisitos são estabelecidos, estes devem ser seguidos. O mesmo é demonstrado pela experiência apresentada em um estudo sobre o processo de contratação no sector da construção. O estudo mostra que, embora os responsáveis pela aquisição de compras de bens e serviços podem estar familiarizados com o estabelecimento de requisitos contratuais em matéria de segurança e saúde, eles estão menos envolvidos na supervisão do cumprimento ou do com-

<sup>44</sup> EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

<sup>45</sup> National Health Service, Working with Contractors, Scottish Centre for Healthy Working Lives, 2011. Disponível em: <http://www.healthyworkinglives.com/advice/employeeissues/working-with-contractors.aspx>. Mencionado em EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain

promisso depois de completar a revisão de tais acordos<sup>46</sup>

A literatura científica indica que a eficácia de tais planos de certificação está associada com:

- As disposições que acreditam para supervisionar o cumprimento;
- O grau em que as organizações signatárias comprometem-se a para implementar acordos de controle interno eficaz e realizar auditorias;
- A extensão a que estas organizações são submetidas a um escrutínio externo<sup>47</sup>.

Tudo isso poderia funcionar como um guia para estabelecer um registro de certificações para a segurança viária no trabalho, tanto por parte das entidades públicas como do sector privado.

## 2.5 Planos nacionais de certificação: chegou a hora de um enfoque de âmbito europeu?

Existem vários países que dispõem de planos de certificação de voluntários para contratados. A seguir mencionamos alguns deles como exemplos que têm sido estabelecidos por associações nacionais ou regionais do sector no âmbito comunitário. Estes planos diferem quanto a seus procedimentos e especificações técnicas, mas todos se baseiam num enfoque de empresa a empresa e compartilham os mesmos objetivos, que são basicamente facilitar a seleção dos contratados seguros e garantir práticas trabalhistas seguras<sup>48</sup>

Quanto maior o número de mercadorias que cruzam os Estados-Membros da UE, maior será o interesse para implementar um plano de certificações a nível europeu. Já existe uma plataforma europeia de conselhos de administração nos planos de certificação de contratados de seguros nos Países Baixos, Bélgica, França, Alemanha e Áustria<sup>49</sup>. Esta plataforma examina como se pode melhorar a colaboração e leva em conta a este respeito o desenvolvimento de uma norma internacional e harmonizada em matéria de gestão da segurança, a saúde e as questões ambientais entre as principais organizações e suas (cadeias de) contratados. O objetivo principal deste enfoque seria o de estabelecer os critérios para um reconhecimento mútuo dos diferentes sistemas de certificação de contratados a nível nacional.

### Exemplo: lista de verificação para a certificação, Bélgica



Na Bélgica, a legislação estabelece que as organizações se valham de contratados que cumpram com as leis de segurança e de saúde ocupacional. Há dois sistemas principais na Bélgica para a certificação de contratados: a Veligheids Checklist Annemers (VCA), que é uma lista de verificação desenvolvida originalmente para os subcontratados de trabalhos de alto risco no sector petroquímico, cujo uso se estendeu ao restante dos sectores; em segundo lugar, está o sistema mais geral BeSaCC (Lista belga de critérios de segurança para contratados), desenvolvido pela Federação de Empresas Belgas<sup>50</sup>

<sup>46</sup> Construction Confederation. Health and Safety in public procurement: survey results. London Construction Confederation 2005 in Walters, D. & James, P. (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

<sup>47</sup> Walters, D. & James, P. (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

<sup>48</sup> EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

<sup>49</sup> Entrevista com BeSaCC-VCA, membro da plataforma europeia em 2011, mencionado em EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

<sup>50</sup> Walters, D. & James, P. (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

#### Exemplo: Certificado europeu de segurança para Contratados

O Certificado europeu de segurança para Contratados (SCC, sua sigla em inglês), introduzido há 15 anos, é um exemplo de influência da cadeia de fornecimento sobre os contratados fornecedores de grandes empresas para avaliar e certificar seus sistemas de gestão de saúde, segurança e meio ambiente.

Este certificado avalia o rendimento do contratado em matéria de segurança, saúde e proteção ambiental, mediante a implementação das melhores práticas lembradas e provadas pelo sector que se especificaram numa lista de verificação. Se o contratado cumpre com as normas solicitadas, poderá obter um certificado SCC. Um elemento importante do plano de SCC é o requisito de demonstrar de forma clara que os empregados têm recebido formação sobre saúde e segurança ocupacional<sup>51</sup>. Como resultado de sua implementação, se registaram melhoras importantes<sup>52</sup>. Também existe uma versão para PMEs, que se utiliza e está acreditada nos Países Baixos, Bélgica, Alemanha e Áustria. O sistema de SCC está gerido por uma fundação independente, a Foundation Cooperation for Safety, da qual fazem parte os representantes de todas as partes e vários atores implicados no sistema de SCC.



#### Exemplo: Systole (Suécia)

Na Suécia, os cinco compradores de material de transporte principais e a Swedish Transport Administration têm desenvolvido uma ferramenta de licitações denominada "Systole", que serve de centro de encontro para proprietários de bens e organizações de transporte que valorizam a sustentabilidade e a segurança. Esta plataforma permite um diálogo contínuo durante os prazos dos contratos e permite aos operadores de transporte que estes proporcionem soluções à empresa.

Assim, a ferramenta permite a avaliação "ao vivo" dos operadores de transporte e a comunicação de requisitos a longo prazo. Entre os requisitos de segurança inclui-se a velocidade como critério específico. O objetivo é que "a velocidade possa adaptar-se às circunstâncias prevaletentes e nunca excedam as que estabelecem os regulamentos correspondentes". Para alcançar este objetivo, estabeleceram-se sete requisitos, entre os quais se encontram: o de desenvolver processos para o planeamento e calendarização, que tenham em conta os limites de velocidade e as condições do tráfego; desenvolver procedimentos para supervisionar e informar sobre o anterior; ter apoio técnico para manter o limite de velocidade em todos os veículos; e, finalmente, apoio técnico para o rastreamento da superação do limite de velocidade nos veículos<sup>53</sup>

Também na Suécia, o trio formado pela Sociedade Sueca para a Conservação da Natureza (SSNC), a Landsorganisationen (organização central de 16 sindicatos) e a Sociedade Nacional para a Segurança Viária têm desenvolvido um sistema de avaliação e um manual para compradores de serviços de transporte<sup>54</sup>. O objetivo do sistema é influir nos compradores para que incluam os aspectos relacionados com o meio trabalhista, a segurança viária e o meio ambiente em seus acordos de aquisição e de níveis de serviços. Trata-se de outro modelo que os compradores de serviços de transporte poderiam requerir a seus fornecedores em matéria de segurança viária.

<sup>51</sup> EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

<sup>52</sup> European Agency for Safety and Health at Work (ed.)(2001) Recognition Scheme in Occupational Safety and Health Report 308, cited in Walters, D. & James, P. (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

<sup>53</sup> PREEM (2010) presentation to ETSC-Future Directions in Speed Management. <http://www.shlow.eu/documents/preem%20presentation.pdf>

<sup>54</sup> [www.q3.se/arkiv/systemhandboken\\_eng.pdf](http://www.q3.se/arkiv/systemhandboken_eng.pdf)

# Parte 3. IMPLEMENTAÇÃO DE REQUISITOS NA CADEIA DE FORNECIMENTO REFERENTES A VEÍCULOS, CONDUTORES, OPERAÇÕES E GESTÃO

Os gestores que desejem adjudicar um novo contrato deveriam ter em conta a segurança da frota de veículos que empregarão, o cumprimento dos requisitos sobre formação de condutores, como a empresa gerencia o risco e, finalmente, a segurança das operações em estrada. Este parágrafo proporciona informação sobre os motivos pelos quais a segurança dos veículos, a formação de condutores, o planeamento de trajetos e a gestão dos riscos em geral são critérios que deveriam ser incluídos na hora de procurar novos sócios e de fechar novos contratos. Desenvolvemos uma lista de verificação no Anexo para que sirva de guia para as organizações sobre os requisitos mínimos.

## 3.1 Solicitação de níveis e requisitos de segurança para os veículos na hora de fechar contratos

Os veículos influenciam enormemente na segurança viária. Como tal, a seleção de veículos deveria requerer a máxima atenção na estratégia de gestão de riscos ocupacionais de qualquer empresa, sendo a segurança um critério chave para a contratação.



Do ponto de vista social, cabe mencionar que os registros de veículos de empresas representavam, em 2008, 50,5% dos 11,6 milhões de veículos de passageiros registados nos 18 Estados-Membros da UE<sup>55</sup>. Estes veículos normalmente vendem-se a compradores particulares no passar de poucos anos. Portanto, pode-se acelerar a adoção de tecnologias de segurança nos veículos da UE simplesmente fazendo os compradores de frotas entenderem que deveriam solicitar dita segurança<sup>56</sup>

A norma internacional ISO 39001 sobre gestão da segurança viária estabelece como as organizações podem influenciar na segurança viária através da seleção de veículos, destacando quatro áreas nas quais se pode observar seu impacto. Estas áreas são as seguintes:

- Proteção dos passageiros em caso de acidente
- A capacidade de evitar ou minimizar acidentes
- O nível de proteção que o veículo proporciona aos usuários desprotegidos das rodovias
- A compatibilidade do veículo com outros veículos<sup>57</sup>



Estes aspectos devem levar em conta a hora de abastecer-se no contexto da natureza da atividade econômica e o tipo de veículo necessário. As conclusões sobre uma avaliação de riscos devem participar deste processo e ajudar as organizações a identificar o tipo de veículo e as especificações mais adequadas

<sup>55</sup> No entanto, a representação dos veículos de empresa no registo total varia de acordo com os países. O mais baixo registado na Grécia (24%), enquanto o mais alto registado na Alemanha (60%).

<sup>56</sup> Haworth, N., Tingvall, C. and Kowadlo, N. (2000) Review of best practice fleet safety initiatives in the corporate and/or business environment (Report Não. 166). Melbourne: Monash University Accident Research Centre, 2000 <http://www.monash.edu.au/miri/research/reports/muarc166.pdf>

<sup>57</sup> Norma internacional ISO 39001, (2012) Sistemas de gestão da segurança viária - Requisitos com diretrizes para seu uso.

A tabela seguinte lista uma variedade de tecnologias ou medidas que as empresas podem ter em conta no contexto dos riscos viários que podem ser enfrentados.



	Passivas (protegem automaticamente ao condutor)	Ativas (implicam a participação do condutor)
<b>Principais ações proativas para evitar acidentes</b>	Limitador de velocidade /assistência inteligente para limitar a velocidade	Controle de cruzamentos
	Sistema de controle de estabilidade eletrónico (ESC)	Sistema de freio antibloqueio (ABS)
	Luzes acesas durante o dia	Uso de luzes acesas durante o dia
	Cor visível	Luzes de freio no centro superior da janela posterior
	Bloqueio de ignição de motor em caso de embriaguez	Política e verificação de consumo de álcool
	Verificação automática/enchimento de pneus	Política de verificação de pneus
	Assentos mais fortes/seguros	Ajuste de assento ergonómico
	Confiscação de telemóveis	Proibição do uso de telemóvel
	Controle automático de ventilação	Ar condicionado
	Freios automáticos de marcha ré	Dispositivos e câmeras de aviso de marcha ré
<b>Ações reativas / secundárias</b>	Controle de veículo EDR	Relatório ao condutor sobre acidente próximo
	Airbag com proteção lateral/cabeça	
	Lembrete/bloqueio de arranque por cinto de segurança. Veículo resistente a colisões	Cintos de segurança dianteiros e traseiros
	Veículo mais pesado	Uso do cinto de segurança
	Proteção contra síndrome do chicote	Solidez e facilidade de abertura de portas
	Zonas de deformação e cabines de passageiros reforçada	Colocação de protetores de assento e cabeça
	Barreira de separação de passageiros/proteção de carga	Proteções para crianças
	Proteção perante impactos laterais e frontais	Equipamento de segurança perante incêndios
	EDR com caixa de registro de acidentes, câmeras dianteira e traseira e acelerómetros	

Os operadores de grandes frotas podem influenciar no mercado mediante o uso de seu grande poder de compra/consumo para estabelecer que tipo de veículos e equipamentos criam tendência no mercado. Por exemplo, no Reino Unido, a Ford mudou sua furgoneta Transit para cumprir com os requisitos de um de seus maiores compradores: British Telecom. O sector do automóvel já tem começado a responder ante esta mudança mediante a comercialização de veículos como a “furgoneta segura”, que inclui as últimas características de segurança em seus veículos mais modernos<sup>58</sup>. Trata-se de outro exemplo de uma sinergia útil que, neste caso, tem dado como resultado a integração da segurança nas políticas de compra.

<sup>58</sup> DaCoTA [2012] Integration of Road Safety in Other Policy Areas: Synergies and Conflicts, Deliverable 4.8i of the EC FP7 project DaCoTA



#### Exemplo: Instituto Belga para a Segurança Viária

O Instituto Belga para a Segurança Viária foi a primeira organização belga que conseguiu o certificado da norma ISO 39001. Como parte do sistema ISO 39001, o instituto implementou um processo para adquirir todos seus veículos, inclusive as bicicletas. Como parte dos requisitos que devem cumprir os carros, o instituto obriga que os veículos tenham uma pontuação mínima de 4 estrelas com etiqueta Euro NCAP, que sejam de cor branca ou clara e que incluam uma etiqueta conforme são respeitosos com o meio ambiente (consultar também <http://www.ecoscore.be/en/search>). Para os veículos mais pesados, como as furgonetas, o instituto requer que a carroceria e os ancoradouros sejam suficientemente resistentes. Assim, devem incluir pontos de amarre suficientes para poder assegurar vários tipos de cargas. Finalmente, quanto aos veículos específicos, também se requer que incluam câmeras (na parte traseira e lateral do veículo) e bloqueio de arranque do motor em caso de consumo de álcool.

## Transport for London

#### Exemplo: requisitos para veículos nos contratos sobre riscos viários no trabalho de Transport for London (TfL)

TfL tem trabalhado com o sector do transporte para determinar as boas práticas existentes e para aplicar os requisitos para os veículos em toda a cadeia de fornecimento. Entre estes requisitos encontram-se os seguintes:

- Sinalização de advertência para usuários vias vulneráveis.
- Proteção lateral inferior em ambos lados.
- Alerta sonoro para veículos que giram à esquerda.
- Pontos cegos frontais, laterais e traseiros minimizados o máximo possível através da ajuda para a visualização direta e indireta, como por exemplo espelhos de classe VI e alertas sonoros para o condutor.

### 3.2 Requisitos para a segurança do condutor: formação e contratação

A formação e contratação de condutores também deveria ser levada em conta na hora de realizar a compra de um veículo. Isto é especialmente importante nos casos onde o serviço proporcionado consiste maioritariamente em atividades de condução, mas também quando a condução se desenvolve numa zona com muitos usuários vias vulneráveis (em cujo caso pode ser necessário proporcionar uma formação específica).



Há um requisito para a instrução, informação e formação obrigatórias sobre aspectos relacionados com a saúde e segurança ocupacional (Artigo 12 da Diretiva Marco 89/391/CEE). Deve levar-se a cabo um processo de avaliação de riscos para assim determinar qual é a formação adicional sobre segurança viária que precisam os condutores. O ideal é dar esta formação durante o processo de iniciação e também mais adiante de forma periódica durante o contrato, segundo se considere oportuno baseado na avaliação e no controle de riscos. Independentemente do tipo e do nível de formação escolhidos, sempre deveriam basear-se numa análise das necessidades. Indubitavelmente, a formação dos condutores pode ser uma ferramenta de grande importância na hora de reduzir os riscos viários no trabalho.



Deve-se prestar muita atenção ao identificar as organizações nas quais as habilidades de condução são uma parte do pacote geral que também formam condutores para que sejam conscientes dos riscos e saibam como evitar situações arriscadas. Entre os fatores-chave em matéria de contratação e formação de condutores incluem-se as habilidades de condução, a saúde e o bem-estar, o estilo de vida, a atitude, o conhecimento, a percepção dos riscos, a atenção ao detalhe, a coordenação entre mãos e vista, a concentração, a antecipação e a observação<sup>59</sup>. Evidentemente, os fatores que afetam à segurança também devem fazer parte da cultura da contratação, adjudicando contratos àqueles fornecedores que vão inclusive para além dos requisitos mínimos.

Exemplo: cláusulas contratuais sobre riscos viários no trabalho de Transport for London (TfL) - Requisitos para condutores

As cláusulas em matéria de riscos viários no trabalho de TfL asseguram-se de que os condutores tenham:



- Carta de condução válida para o veículo que vão conduzir, cuja validade se pode comprovar periodicamente no banco de dados da DVLA (agência de permissões de condução e condutores) para verificar as possíveis multas ou condenações.
- Prova de ter assistido e aprovado a formação progressiva que abarque concretamente a segurança dos usuários viários vulneráveis e o uso do equipamento de segurança.

Com o objetivo de cumprir com o requisito de formação progressiva, TfL tem desenvolvido cursos de Condução Urbana Segura para formar aos condutores em matéria de segurança de usuários viários. Estes cursos incluem um módulo prático de ciclismo em estrada, que contribui aos condutores a experiência em primeira pessoa que supõe sentir-te um usuário vulnerável numa estrada urbana congestionada. Entre 2012 e 2015, cerca de 20.000 condutores assistiram a este curso de formação.

O estresse e a fadiga de um condutor também podem afetar no tipo de condução e rota que o condutor escolhe, e deveria se ter-se em conta na hora de escolher a um novo fornecedor e de estabelecer os tempos das entregas, bem como as horas máximas de condução.

### 3.3 Gestão do trajeto / regulação do tráfego: planeamento de operações de condução

Saber que a organização encarregada de cumprir com um contrato planeje os trajetos dos condutores e planifique a rota com antecedência para as entregas e outras atividades de condução, não somente garantirá ao contratado que as atividades realizar-se-ão conforme aos requisitos, mas que também se reduzirá o risco a seus condutores.

O planeamento e gestão de trajetos possui um papel crucial nas estatísticas de riscos viários no trabalho. Por isso, deveria se incluir medidas preventivas neste aspecto na estratégia de compras de qualquer empresa. O planeamento de trajetos também contribui com maior eficácia, que supõe uma vantagem para nosso argumento comercial. É vital poder garantir que o planeamento de trajetos, as distâncias e os horários contem com tempo suficiente para os condutores finalizarem seus trajetos (incluindo as paradas para entregas, descansos e condições meteorológicas e de tráfego previsíveis) a uma velocidade segura e sem necessidade de ter que superar o limite de velocidade.

<sup>59</sup> Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E., (2009) Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide





O responsável pelo planejamento ou calendarização de trajetos (o operador de transportes) tem o dever de ter em conta todos os fatores anteriores. Com um melhor planejamento da logística, as organizações poderiam introduzir a “diminuição da velocidade do transporte” e mais margem de tempo na cadeia de fornecimento. Assim, os condutores se libertam da pressão do tempo e se podem concentrar mais em aspectos como a segurança ou a poupança de combustível. As organizações que contratem serviços deveriam pensar os aspectos relacionados com a segurança na hora de definir os tempos de entrega das mercadorias.

O planejamento de trajetos também é vital para a gestão da fadiga (consultar o relatório do ETSC sobre a fadiga<sup>60</sup>). É crucial que as organizações calculem os tempos de descanso adequados e as noites de alojamento. Por exemplo, o software de planejamento de trajetos pode ser usado para otimizar a viagem. O planejamento de rotas poderia identificar e avaliar aspectos tais como o terreno e a infra-estrutura. As condições do tráfego (que podem variar em função da hora do dia) também deveriam ser levadas em conta. Assim, as condições climatológicas e relacionadas com as estações do ano (como as horas de sol) também são aspectos que devem se ter em conta na hora de eleger a rota. O estresse e a fadiga de um condutor também podem afetar no tipo de condução e rota que eleger o condutor, e deveria se ter em conta na hora de escolher a um novo fornecedor e de estabelecer os tempos das entregas, bem como as horas máximas de condução.

#### Exemplo: as cidades como compradores responsáveis na Europa (CARPE)

O exemplo das cidades que atuam como compradoras que incluem critérios sociais e ambientais em suas práticas habituais de contratação também poderiam ser uma fonte de inspiração para desenvolver um plano similar que integre critérios de segurança nos veículos.

O projeto europeu CARPE reuniu a 12 cidades para analisar as oportunidades que tinha para adotar critérios sociais e ambientais em suas práticas de compra<sup>61</sup>. O Guia CARPE para realizar compras de forma responsável estuda, entre outros aspectos, como se podem proteger as condições trabalhistas através de contratos públicos:

- As especificações técnicas podem detalhar que devem cumprir-se os regulamentos em matéria de saúde e segurança por contrato.
- As entidades públicas podem usar critérios de seleção para descartar às organizações que não cumpram com a legislação em matéria de proteção de seus empregados.
- Fazer uma avaliação (com critérios de adjudicação) da qualidade do cumprimento do contrato, que com frequência está muito relacionada com a motivação do pessoal e as condições trabalhistas.
- Nas condições de cumprimento do contrato, as entidades compradoras podem destacar que o fornecedor está obrigado a aderir aos padrões sociais.

### 3.4 Normas mínimas para diferentes sectores

As organizações e compradores devem assegurar-se de que se aplicam os padrões de segurança e saúde mais elevados ao longo de toda a cadeia de forne-

<sup>60</sup> [http://archive.etsc.eu/documents/report7\\_final.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/report7_final.pdf).

<sup>61</sup> <http://www.eurocities.eu/carpe-net> cited in EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

cimento. Não obstante, os riscos e oportunidades são muito diferentes em função do tipo de empresa. Por exemplo, as empresas construtoras terão requisitos diferentes daquelas que realizam entregas a domicílio. O ponto comum é garantir que não se trata de um requisito opcional a aplicação de regulamentos sobre saúde e segurança. O que é importante em todos os contextos é que as organizações conheçam seu sector e estejam perfeitamente conscientes de tais riscos.

#### Exemplo: uma iniciativa baseada em cada sector



O sector da construção no Reino Unido, através de suas compras, gerencia os riscos vias no trabalho com base na Norma sobre Logística da Construção e Segurança de Ciclistas (CLOCS, em inglês), desenvolvida em colaboração com TfL e alinhada com os requisitos sobre riscos em estradas a nível trabalhista. A norma CLOCS implementou-se através do processo de contratação, permitindo que os clientes do sector exijam melhoras na segurança viária ao longo de suas respectivas cadeias de fornecimento.

O movimento CLOCS iniciou-se em Londres como resposta às mortes de ciclistas na capital, com o desejo de que o sector da construção tomasse medidas para reduzir o risco que supõem seus veículos para os ciclistas e outros usuários vias vulneráveis.

Desde então converteu-se num movimento nacional e tanto os contratados como os operadores têm reconhecido o valor que supõe-se dispor de uma norma coerente, que podem aplicar em todas suas frotas e cadeias de fornecimento. Até a data, cerca de 30 clientes do sector da construção uniram-se à estratégia de implementar a Norma em suas respectivas cadeias de fornecimento.

#### Exemplo: o Foro Sueco para o Transporte Sustentável - Manual para contratações de transporte de grandes cargas

Como complemento aos requisitos especificados pelo Ministério de Transportes de Suécia para a qualidade do transporte por estrada (que inclui uma redução das emissões de dióxido de carbono, redução das emissões de substâncias tóxicas, aumento do uso dos cintos, aumento do uso compartilhado de veículos seguros, velocidade adaptada e condutores sóbrios que não consomem drogas), o Foro Sueco para o Transporte Sustentável tem desenvolvido um sistema de avaliação e um manual<sup>62</sup> para compradores de serviços de transporte especialmente elaborado para a contratação do transporte de cargas pesadas (mas não exclusivo para este sector). O manual estabelece os critérios e um mecanismo de avaliação baseado em pontos para que o tenham em conta os compradores de serviços de transporte na hora de procurar novos sócios. Segundo este sistema, o comprador deveria olhar primeiro se o contratado pode provar que cumpre alguns requisitos básicos:

- Requisitos prévios gerais (permissões de tráfego...)
- Não estar em estado de falência / concurso de credores
- Sem saturação

As três áreas de avaliação (meio trabalhista, segurança do tráfego e meio ambiente) estão formadas por três áreas de critérios, respectivamente. A cada área

<sup>62</sup> The Quality Three System, The Manual 2005-2007, disponível em: [http://www.q3.se/arkiv/systemhandboken\\_eng.pdf](http://www.q3.se/arkiv/systemhandboken_eng.pdf)

inclui-se três critérios com pontos. Por tanto, há 9 critérios em cada área de avaliação (27 ao todo), tal como se mostra na seguinte tabela<sup>63</sup>

1 Meio trabalhista	2 Segurança do tráfico	3 Meio ambiente
1.1 Pressão trabalhista	2.1 Velocidade	3.1. Contaminação
Planejamento de horários de condução e descansos	Política de segurança do tráfico	Política ambiental e registro
Controle de horários de condução e descanso	Controle da velocidade	Consumo de combustível, objetivos, plano de ação
Assistência sanitária de empresa e planejamento	Programa de ações e funções de apoio	Veículos (armazenagem, adaptação ambiental)
1.2 Ergonomia	2.2 Veículos seguros	3.2 Uso mais eficaz do combustível
Medidas de prevenção de lesões	Equipamento de segurança	Apoio na aprendizagem
Prevenção ativa	Uso e supervisão	Apoio na aprendizagem, informação e rastreamento
Carrega e descarga de mercadorias	Sistemas de suporte e equipamentos de segurança	Sistemas de suporte para menor consumo de combustível
1.3 Gestão sistémica do meio trabalhista	2.3 Álcool e drogas	3.3 Emissões prejudiciais
Esforços preliminares e política trabalhista	Política sobre álcool e drogas	Plano de manutenção e lista de prod. químicos
Trabalho documentado e sistémico sobre meio trabalhista	Testes de álcool e drogas	Seleção de produtos e acordos de serviços
Melhora contínua do meio trabalhista	Sistemas de apoio, sistemas de bloqueio por consumo de álcool	Limpeza e manutenção dos veículos

### 3.5 Recomendações



#### RECOMENDAÇÕES PARA GESTORES DO PROCESSO DE CONTRATAÇÃO

- Identificar o cumprimento da legalidade e as vantagens económicas da integração da segurança viária no meio trabalhista.
- Desenvolver estruturas para realizar avaliações conjuntas de riscos entre o cliente e o contratado, tendo em conta a segurança viária no trabalho.
- As grandes empresas deveriam pensar em associar-se para apoiar às PMEs na aplicação dos requisitos de segurança.
- Estabelecer planos de certificação para contratados em matéria de segurança viária no trabalho.
- Aplicar os requisitos de segurança viária no trabalho às frotas e aplicar a política de contratação privada.
- A terceirização deveria basear-se numa relação estreita entre o cliente e os (sub)contratados, valendo-se da comunicação e troca de informação<sup>64</sup>
- Os encarregados da contratação deveriam selecionar a “contratados seguros” em função de uma sólida estratégia de contratação que leve em conta quem contribui com maior valor em lugar do melhor preço<sup>65</sup>

<sup>63</sup> Neste manual (em inglês) aparecem questões específicas e diretrizes sobre como pontuar os critérios, incluindo um modelo de acordo de arbitragem entre o comprador do transporte e o contratado

<sup>64</sup> EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain

<sup>65</sup> Ibid

- A empresa cliente, os (sub)contratados e os trabalhadores deveriam aliar seus esforços para procurar as melhores soluções que garantam um rendimento adequado e uma segurança nas tarefas exteriorizadas<sup>66</sup>
- Os contratos de terceirização deveriam incluir informação sobre os possíveis perigos e as medidas que se tomaram para os eliminar ou os limitar<sup>67</sup>
- A certificação de terceiros deveria ser usada para avaliar, certificar e garantir o rendimento e as concorrências de indivíduos (trabalhadores) ou organizações (contratados e os que trabalham para elas, os subcontratados), com respeito à saúde e à segurança ocupacional (e à segurança viária no trabalho)<sup>68</sup>
- Para minimizar o risco e reduzir a probabilidade de acidentes em rotas e até em lugares e instalações, os operadores de frotas deveriam se assegurar de que qualquer rota de transporte para os lugares ou premissas especificados pelos clientes cumprem com os regulamentos, salvo que se indique o contrário.
- Os gestores e encarregados do cumprimento deveriam comprovar que todos os critérios se cumpriram antes que os veículos de grande tonelagem possam entrar num lugar em construção mediante a verificação dos operadores de veículos, dos veículos e dos condutores.



#### RECOMENDAÇÕES PARA A UNIÃO EUROPEIA

- Incluir a “trabalhadores seguros” na cláusula social da legislação 2014/24/UE.
- Desenvolver um guia específico para integrar a segurança viária a nível trabalhista no processo de contratação pública.
- Aconselhar às autoridades nacionais que estabeleçam planos de certificação para contratados em matéria de segurança viária no trabalho.
- Criar um Plano de contratados seguros certificados a nível europeu que inclua segurança viária no trabalho.
- Ampliar a responsabilidade, a gestão adequada dos riscos e as medidas preventivas ao longo de toda a cadeia de fornecimento da contratação dentro da UE.
- Convidar ao Grupo Europeu de Alto Nível para a Segurança Viária ao ter em conta os incentivos nacionais para integrar um processo de contratação com requisitos de segurança.

<sup>66</sup> Ibid

<sup>67</sup> Ibid

<sup>68</sup> Ibid



### RECOMENDAÇÕES PARA OS ESTADOS-MEMBROS DA UE

- Para poder fazer cumprir as regulações sobre saúde e segurança ocupacional (e seus envolvimento na segurança viária), e pô-las em prática de forma efetiva, mais especificamente com respeito às PMEs, deveriam desenvolver-se guias adicionais não regulamentares e oferecer apoio à respeito<sup>69</sup>.
- Fomentar a coordenação entre a saúde e segurança ocupacional, a segurança viária e as autoridades nacionais encarregadas de realizar compras, relativo às estratégias sobre como integrar os requisitos sobre segurança viária a nível trabalhista no processo de contratação.
- Aplicar os requisitos de segurança viária a nível trabalhista nas próprias frotas e acrescentar à gestão de frotas públicas e aos contratos de serviços de contratação pública.
- Aumentar os esforços para estimular, incentivar e fazer cumprir um regulamento de compras que inclua os requisitos sobre segurança viária <sup>70</sup>
- Estabelecer um serviço de certificação centralizado que imponha aos fornecedores que cumpram com os obrigações jurídicas em matéria de gestão dos riscos viários no trabalho ou que disponham de políticas para um trabalho seguro.

---

<sup>69</sup> Ibid

<sup>70</sup> Ibid

# Anexo

## ANÁLISE DOS DESVIOS NO RISCO DAS FROTAS PARA SEU USO NO PROCESSO DE CONTRATAÇÃO

Adaptado da ferramenta de análise dos desvios para a gestão dos riscos em frotas a motor de sistemas de condução interativos, disponível gratuitamente em formato interativo em: [www.fleetsafetybenchmarking.net](http://www.fleetsafetybenchmarking.net). [www.fleetsafetybenchmarking.net](http://www.fleetsafetybenchmarking.net).

1. POLÍTICA DE SEGURANÇA DA FROTA, SAÚDE E MEIO AMBIENTE		Cumpre os critérios	
1.	A empresa dispõe de uma política integral sobre segurança, saúde e meio ambiente com respeito à frota, assinada pelo diretor executivo/gerente.	SIM	NÃO
2.	Conhece perfeitamente a política e estratégia de segurança, saúde e meio ambiente com respeito à frota e aplicou a todos os empregados e contratados em todo momento	SIM	NÃO
3.	A estratégia de segurança, saúde e meio ambiente com respeito à frota foi incorporada aos processos, procedimentos e instruções trabalhistas das atividades diárias.	SIM	NÃO
4.	A política e estratégia de segurança, saúde e meio ambiente com respeito à frota foi revisada, auditada e comparada com base em indicadores estabelecidos e atualizados, no mínimo, de forma anual.	SIM	NÃO
5.	Levam a cabo "avaliações de riscos" anuais a nível corporativo, diretivo, de condutores, de trajetos e de veículos, para analisar todos os aspectos da atividade.	SIM	NÃO
6.	O processo da política e estratégia de segurança, saúde e meio ambiente com respeito à frota e aos objetivos baseados em resultados incorporam-se no relatório anual de rendimento de cada gestor, contratado e subcontratado.	SIM	NÃO
2. LIDERANÇA E CULTURA EMPRESARIAIS		Cumpre os critérios	
7.	Estão comprometidos com uma "cultura" de melhora contínua e zero lesões, zero danos em ativos e zero danos ambientais em toda a empresa e cadeia de fornecimento	SIM	NÃO
8.	Os gestores, supervisores e líderes da equipe que existem em todos os níveis da empresa "pregam" o exemplo e se valem de qualquer oportunidade para fazer cumprir o protocolo de segurança, saúde e meio ambiente	SIM	NÃO
9.	A cada empregado da empresa comprometeu-se a fazer-se responsável por sua própria segurança e saúde, bem como de sua atuação com respeito ao meio ambiente.	SIM	NÃO
10.	Têm uma "cultura" que anima aos empregados e contratados a aceitar uma avaliação sobre seu próprio rendimento em matéria de segurança, e a aceitar formação e diretrizes para reduzir a exposição aos riscos quanto à condução com fins trabalhistas.	SIM	NÃO
11.	A empresa "pesquisa e avalia continuamente" os métodos e processos que melhoram a segurança dos empregados, dos contratadores e subcontratistas, bem como dos membros das comunidades nas que desenvolvem sua actividade.	SIM	NÃO

12.	Cumprem plenamente com todos os requisitos jurídicos correspondentes (incluídos os referentes ao transporte, à segurança, à saúde, ao meio ambiente e aos requisitos empresariais) nas jurisdições nas que requerem que os empregados e/ou contratados realizem tarefas de condução com fins trabalhistas.	SIM	NÃO
<b>3. GESTÃO DO TRAJETO E A MOBILIDADE</b>		Cumprir os critérios	
13.	A empresa tem implementado uma detalhada estratégia de “planejamento de otimização de trajetos e viagens” que aborda tanto a condução como as viagens com fins trabalhistas	SIM	NÃO
14.	As “avaliações de risco” são levadas a cabo e revisam-se todos os riscos relacionados com os trajetos a nível organizacional, de gestão, de empregados e de contratados	SIM	NÃO
15.	As políticas e procedimentos sobre gestão da segurança, saúde e meio ambiente da frota permitem que tenha tempo suficiente para completar os trajetos de forma segura e eficaz em todo momento.	SIM	NÃO
<b>4. CONTRATAÇÃO, SELEÇÃO E INICIAÇÃO/ORIENTAÇÃO DE CONDUTORES</b>		Cumprir os critérios	
16.	Dispõem de “políticas e procedimentos sobre contratação e seleção de pessoal”.	SIM	NÃO
17.	Os “procedimentos de contratação e seleção de pessoal” avaliam a atitude madura e acalmada de todos os candidatos que conduzirão com fins trabalhistas, bem como seu estado de saúde, o histórico de condução segura e o de consumo eficaz de combustível durante os últimos três anos	SIM	NÃO
18.	Os “procedimentos de iniciação/orientação e de formação” integrais requerem que os novos empregados que realizarão tarefas de condução com fins trabalhistas aprovem uma “avaliação de conhecimentos” sobre políticas e diretrizes de segurança viária durante seu período de prova.	SIM	NÃO
<b>5. BEM-ESTAR DO CONDUTOR</b>		Cumprir os critérios	
19.	A empresa dispõe de um programa adequado de “bem-estar” para os empregados novos e existentes que devam conduzir com fins trabalhistas, que abarca temas como a saúde, a dieta, a vista, o estresse, a gestão da fadiga e o uso legal/ilegal de medicamentos, álcool e telefones móveis	SIM	NÃO
20.	Os veículos selecionados são “ergonómicos” para os condutores, minimizando assim o risco de afecções musculoesqueléticas; assim, os condutores recebem diretrizes sobre boas posturas, sobre como se sentar corretamente e sobre a importância de realizar descansos adequados de segurança/saúde	SIM	NÃO
<b>6. SELEÇÃO, GESTÃO, MANUTENÇÃO E SEGURANÇA DOS VEÍCULOS</b>		Cumprir os critérios	
21.	A empresa dispõe de uma política clara de “seleção, atribuição e substituição de veículos” que aborda normas sobre construção do veículo, condutores e segurança do veículo, consumo eficaz de combustível e rendimento sobre o meio ambiente como elementos chave do custo integral do veículo.	SIM	NÃO
22.	A empresa desenvolve requisitos mínimos de segurança para os veículos de propriedade da empresa e para os de aluguer, para os de aluguer a curto prazo e para os veículos particulares cujo uso tem fins trabalhistas.	SIM	NÃO

23.	Dispõem de políticas e procedimentos para fomentar que os condutores realizem “verificações de segurança do veículo” rotineiras e uma manutenção planificada com base nas recomendações do fabricante.	SIM	NÃO
<b>7. SUPERVISÃO DA SEGURANÇA, DA SAÚDE E DO MEIO AMBIENTE</b>		Cumpre os critérios	
24.	Implementaram-se políticas e processos claros para “informar, pesquisar, registar, analisar e obter informação” sobre o rendimento em matéria de segurança, saúde e meio ambiente, (incluídos incidentes/acidentes, lesões, uso de combustível e custo total da propriedade) que se comunicam aos gestores de forma mensal, trimestral ou anual, bem como à direção.	SIM	NÃO
<b>8. RESPONSABILIDADE SOCIAL CORPORATIVA (CSR)</b>		Cumpre os critérios	
25.	A empresa dispõe de “iniciativas sobre segurança, saúde e meio ambiente relativas às frotas” em seu plano de responsabilidade social corporativa e em seu plano empresarial	SIM	NÃO
<b>9. SEGURANÇA VIÁRIA A NÍVEL TRABALHISTA NA COMUNIDADE</b>		Cumpre os critérios	
26.	Dispõem de uma “estratégia proativa de comunicações” com um envolvimento ativo nas iniciativas de segurança e ambientais da comunidade local, bem como de um processo detalhado de escalação “posterior a um acidente” para gerir nossa reputação e o processo de aprendizagem da comunidade	SIM	NÃO
27.	As respostas proporcionadas anteriormente aplicam-se em toda a cadeia de fornecimento da empresa, incluídos os contratados, subcontratados e fornecedores, os familiares e a comunidade mais ampla em todas as rotas nas que operam	SIM	NÃO

## REFERÊNCIAS

Hasle, P. (2007) Outsourcing and employer responsibility: a case study of occupational health and safety in the Danish Public transport Sector. Industrial Relations.

Haworth, N., Tingvall, C., Kowadlo, N., (2000) Review of Best Practice Road Safety Initiatives in the Corporate and/or Business Environment, Report N. 166, Monash University, March 2000.

Kersley, B. et ao (2006) Inside the workplace: Findings from the 2004 Workplace Employment Relations Survey.

Murray, W., (2012) Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors.

Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E., (2009) Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide.

Netterstrom, B., Hansen, AM., (2000) Outsourcing and stress: physiological effects on autocarro drivers. Stress Medicine.

Seuring, S., Sarkis, J., Muller, M., Rao, P.,(2008) Sustainability and supply chain management - An introduction to the special issue. Journal of Cleaner Production, Elsevier, Amsterdã.

Strand, I., Ramada, P., Canton, E., (2011) Public Procurement in Europe: Cost and Effectiveness. PricewaterhouseCoopers (PwC), London Economics and Ecorys. Study prepared for the European Commission.



Wallington, D., Murray, W., Darby, P., Raeside, R. & Ison, S., (2012) Work-Related Road Safety: Case Study of British Telecommunications. Paper presented at the 91st Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., January 22-26, 2012.

Walters, D., James, P., (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

Walters, D. and Wadsworth, E., (2012) The limits of influence: The role of supply chains in influencing health and safety management in two sectors. IOSH.

## LEGISLAÇÃO RELACIONADA

Diretiva europeia 2014/24/UE sobre compras a nível público

Diretiva do Conselho 89/391/CEE, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho.

Diretiva 2006/22/CEE, Regulamentação 484/2002, Diretiva 2002/15/EC, Regulamentação 561/2006, Regulamentação 3821/85.

Comissão Europeia (2008) Public Procurement for a Better Environment.

Norma internacional DRAFT ISO 39001 (2012) Sistemas de gestão de segurança viária - Requisitos com diretrizes para seu uso.

## RELATÓRIOS

Authority for the Supervision of Public Contracts (2010) The Comparative Survey on the National Public Procurement Systems across the PPN.

EUROCITIES Secretariat (2005) CARPE Guide to Responsible Procurement.

European Commission. Public Procurement Reform. Fact Sheet N°8: Social Aspects of the New Rules.

ETSC (2011) Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees.

ETSC (2011) EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers.

ETSC (2014) The Business Case for Managing Road Risk at Work.

ETSC (2012) Work Related Road Safety Management Programmes.

ETSC (2012) 6th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report.

ETSC (2010) Fit for Road Safety: From Risk Assessment to Driver Training.

ETSC (2011) Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees, Factsheet 7.

European Road Safety Observatory (ERSO) (2006) Work-related road safety.

EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

EU OSHA (2000) Occupational safety and health in marketing and procurement.

EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

EU OSHA (2001) Recognition Scheme in Occupational Safety and Health Report 308.

European Commission (2011) Buying Social - A Guide to Taking Account of Social Considerations in Public Procurement.

European Commission (2011) Buying Green Handbook.

National Highway Traffic Safety Administration, What do traffic crashes cost ?

Road Safety Authority, Ireland (2013) Road Safety Strategy 2013-2020.

Road Safety Authority, Ireland, Chain of Responsibility for owners, operators, drivers and all users of road transport services.

Quality Three Organisation (2007) The Manual, The Quality Three System 2005-04-10 - 2007-12-31. SafetyNet (2009) Work-related road safety.

### OUTRAS REFERÊNCIAS

OiRA: ferramentas gratuitas e simples para um processo abrangente de avaliação de riscos. <http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/guidance.pdf>.

Entrevista com BeSaCC-VCA, membro da plataforma europeia, 2011 citado em EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

PREEM (2010) presentation to ETSC-Future Directions in Speed Management <http://www.shlow.eu/documents/Preem%20presentation.pdf>.

Fundación  
**MAPFRE**

