



MANUAL DE IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA VIÁRIA

REQUISITOS DA NORMA ISO 39001



PROGRAMA VOLVO DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO
TRANSPORTANDO RESPEITO

VOLVO

APRESENTAÇÃO

Construindo um novo futuro

Para tornar-se líder global em soluções de transporte sustentável, o Grupo Volvo busca desenvolver produtos que gerem produtividade, que sejam eficientes energeticamente e que ofereçam segurança máxima. Nesse último aspecto, a empresa recentemente estabeleceu Zero Acidentes com produtos do Grupo Volvo como uma meta de longo prazo altamente desafiadora.

A Volvo sabe que esse ideal de futuro não será construído apenas com veículos cada vez mais seguros. É essencial ampliar a conscientização e a capacitação das pessoas que efetivamente utilizam os seus produtos e serviços.

Há mais de 27 anos o Grupo Volvo no Brasil, por meio do Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), mobiliza a sociedade para a redução do número e gravidade dos acidentes de trânsito no País. Para alcançar o ideal de futuro de Zero Acidentes com produtos Volvo, o PVST tem concentrado esforços na mobilização do setor de transporte comercial.

Historicamente, segurança no trânsito nunca foi uma prioridade no Brasil, mas, felizmente, aos poucos, as empresas começam a mostrar preocupação e a desenvolver ações para suprir essa grave deficiência. Sem dúvida, o enorme número de acidentes rodoviários traz grandes prejuízos humanos e financeiros para as empresas, o que torna surpreendente o fato dessa reação já não ter começado há muito mais tempo. O Brasil ainda registra um índice de acidentalidade absolutamente incompatível com a posição que desfruta no contexto econômico mundial.

É nesse contexto que a ISO 39001 surge como uma oportunidade para que os empresários do setor de transporte avancem e fortaleçam ainda mais suas empresas em segurança viária. A Norma chega justamente no momento em que a Volvo apresenta sua nova visão, a de Zero Acidentes, um desafio de grande complexidade, que encontra na ISO 39001, um aliado extraordinário para atingir seus objetivos.

Ao produzir este manual sobre a Norma ISO 39001, o objetivo do PVST é o de possibilitar aos transportadores brasileiros uma visão ampla e detalhada dos caminhos que precisarão percorrer para obter a certificação de um Sistema de Gestão de Segurança Viária, que certamente tornará a empresa mais competitiva no mercado, além de mais segura.

Se por um lado a ISO é capaz de proporcionar um quadro promissor para um futuro melhor, de outro, o grande desafio atual é implementá-la nas empresas, notadamente naquelas menos familiarizadas com as particularidades deste tipo de Norma. Para atingir a certificação, as empresas precisarão de um metódico e paciente processo de aperfeiçoamentos gerenciais.

O ponto de partida da grande marcha é, sem dúvida, a manifestação da vontade de ir adiante por parte do comando das empresas de transporte. Não basta a liderança dizer que quer, terá de manifestar apoio formal através da disponibilização dos meios para que as ações aconteçam.

Este manual é composto por quatro capítulos: Introdução, Termos e Definições, Requisitos da Norma ISO 39001 e Projeto e Implantação de um Sistema de Gestão de Segurança Viária. O último capítulo contém um passo a passo detalhado sobre como implementar a Norma nas empresas. Se a empresa não tiver familiaridade com projetos dessa natureza, possivelmente a boa opção poderá ser contratar uma consultoria para trabalhar com a equipe interna na viabilização do processo.

Seja qual for a forma escolhida, o conselho do PVST é: "Vá em frente empresário, conquiste a sua certificação da ISO 39001! Será um extraordinário legado para o futuro da sua empresa, do seu negócio e uma excelente contribuição para o desenvolvimento nacional".

Assuma conosco o compromisso de disseminar a segurança para que possamos, juntos, construir um novo futuro. Um futuro com Zero Acidentes!

Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST)

Outubro de 2014



Construindo um novo futuro



**PROGRAMA VOLVO DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO**
TRANSPORTANDO RESPEITO

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	6
● A EMPRESA COMO UM SISTEMA	7
● O SUBSISTEMA DIREÇÃO E GESTÃO	8
● O SUBSISTEMA OPERAÇÕES	9
● O SUBSISTEMA RECURSOS HUMANOS	9
TERMOS E DEFINIÇÕES	10
REQUISITOS DA NORMA ISO 39001	16
PROJETO E IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE SEGURANÇA VIÁRIA	26
● I CONHECIMENTO DA ORGANIZAÇÃO E SEU CONCEITO	29
● II COMPREENDER AS NECESSIDADES E EXPECTATIVAS DAS PARTES INTERESSADAS	33
● III DETERMINAÇÃO DO ÂMBITO DO SISTEMA	34
● IV LIDERANÇA E POLÍTICA	35
● V INDICADORES DE DESEMPENHO	36
● V OBJETIVOS	40
● VII MONITORAMENTO E MEDIÇÃO	41
● VIII DOCUMENTAÇÃO	42
● IX PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO	43
● X DIVULGAÇÃO, INFORMAÇÃO E FORMAÇÃO	46
● XI ACOMPANHAMENTO DA IMPLANTAÇÃO	48
● XII AUDITORIA	49
FICHA TÉCNICA	50

INTRODUÇÃO

Tanto a administração pública como as empresas estão se conscientizando, nos últimos anos, de que uma maneira de resolver o problema da segurança viária e, em particular, a segurança viária no trabalho, envolve a realização de ações de formação e sensibilização dentro de suas atividades de prevenção dos riscos profissionais. Muitas empresas estão implantando planos de segurança viária, planos de mobilidade e análise de risco viário, que começam a dar frutos.

Nesse contexto, os organismos internacionais de normalização recentemente publicaram a Norma ISO 39001 **Sistemas de Gestão Segurança Viária**, requisitos e recomendações de melhores práticas (2012), que tem como objetivo:

Especificar os requisitos para um sistema de gestão que permita a uma organização que interage com o sistema viário reduzir mortes e ferimentos graves em acidentes de trânsito.

O sistema de gestão estabelecido na Norma ISO 39001 enfoca a organização, seus objetivos e metas de Segurança Viária (SV), e direciona as atividades de planejamento ao usar uma abordagem de sistema seguro para a segurança viária.

A abordagem de sistemas de segurança varia de acordo com alguns fatores, mas podem ser estabelecidos critérios comuns a todos eles:

- Têm como objetivo de longo prazo eliminar as mortes e danos graves em acidentes de trânsito.
- Procuram desenvolver um sistema viário que se encaixa da melhor maneira ao erro humano.
- Incorporam muitas soluções para atenuar a força do impacto numa colisão, estabelecendo os limites de velocidade de acordo com o tipo de estrada.
- Incluem o conceito econômico, a fim de definir prioridades e concentrar-se nas áreas de maior impacto.
- São baseados em liderança integral, tanto de governos quanto da direção das organizações.
- Alinham a tomada de decisões sobre a segurança viária com a maior capacidade de decisão da sociedade.
- Adotam o princípio da "responsabilidade compartilhada" entre os diferentes atores do sistema viário.

Os requisitos da Norma incluem:

- Desenvolvimento e aplicação de uma política de segurança viária adequada.
- Planos de ação que levem em conta os requisitos legais e outros que a organização subcreva.
- As informações sobre os elementos e critérios relacionados com a segurança viária.

A Norma é aplicável a qualquer organização, privada ou não, independentemente do tamanho ou atividade exercida, sempre que esta pretenda:

- Melhorar o desempenho em SV.
- Estabelecer, implementar, manter e melhorar um sistema de gestão de SV.
- Garantir a conformidade com políticas próprias de SV.
- Demonstrar conformidade com a Norma (certificação).

A EMPRESA COMO UM SISTEMA

Para executar uma análise ampla das relações empresariais, tanto interna como externa, há uma poderosa ferramenta conceitual que ajuda a estudar as situações complexas em toda a sua profundidade, para que se possa tomar decisões adequadas.

Essa ferramenta é a Teoria dos Sistemas, que não é um modelo explicativo da empresa, mas um instrumento que permitirá analisá-la de forma mais aprofundada.

Existem muitas definições de sistema. Ortigueira Bouzada fornece a que melhor se adapta aos componentes especificados na noção de sistema:

“Um conjunto de elementos em interação dinâmica, organizados e orientados no sentido de alcançar um ou mais objetivos”.

Conceito de sistema:

- Um conjunto de elementos.
- A existência de relações entre eles.
- O caráter de totalidade do conjunto dado.

A importância da Teoria Geral de Sistemas no estudo das empresas se justifica pelas seguintes razões:

- A abordagem de sistemas soluciona as deficiências da abordagem analítica. A empresa vista no âmbito da visão de sistema ultrapassa a abordagem analítica, em que são estudadas de forma detalhada e meticulosa as partes em restrito âmbito da realidade, perdendo-se a visão de conjunto. De acordo com a abordagem de sistemas, se elaboram modelos que são utilizados nas decisões empresariais tornando gerenciáveis os sistemas. Digamos que simplificam os sistemas a dimensões operacionais.
- Visão integrada para a tomada de decisão. Visão da empresa como um todo, de forma global.

- Fator integrador.
- Evidência teórica: a maioria dos estudiosos da área reconhece os benefícios de sua aplicação no estudo da empresa.

A empresa como um sistema está relacionada com o seu ambiente, que recebe entradas (inputs) como recursos humanos, financeiros, materiais, etc., que por transformação adequada permite a obtenção de resultados na forma de produtos e/ou serviços como saídas dos sistemas (saídas).

Aplicando a Teoria Geral dos Sistemas, a empresa pode ser considerada um sistema aberto complexo, em que os vários subsistemas e elementos são convenientemente interligados e organizados, formando um todo unitário e desenvolvendo um conjunto de funções que pretende alcançar os objetivos globais da empresa. Toda essa atividade é realizada em constante interação com o entorno, com o qual troca matéria, energia e informação, que são utilizados para a manutenção de sua organização contra a degradação que o tempo exerce.

Existem vários subsistemas dentro da empresa, mas, para os objetivos deste Manual, interessa conhecer os seguintes:

- Direção e gestão.
- Operações.

O SUBSISTEMA DIREÇÃO E GESTÃO

É o subsistema "cérebro" da empresa e as principais atividades desenvolvidas por ele e associados ao tema são:

1. Formulação de objetivos (rentabilidade, crescimento, produtividade).
2. Identificação das restrições externas e internas.
3. Definição do incremento desejado para cada um dos objetivos no longo prazo.
4. Determinação dos resultados esperados.
5. Detecção de possíveis divergências.
6. Diagnóstico da situação atual, identificando pontos fortes e fracos.
7. Busca de soluções estratégicas.
8. Análise e avaliação das diferentes estratégias possíveis, tendo em conta:
 - As reações da concorrência.
 - Consequências para a organização nos aspectos financeiros, de produto e operacionais.
9. Escolha da estratégia mais adequada, especificando objetivos de curto e médio prazo.
10. Fase de implementação, com a produção de resultados.
11. O sistema de controle projetado permitirá medir a diferença entre os objetivos planejados e os resultados obtidos.
12. A partir das informações acima, deve-se tomar as medidas corretivas adequadas, que terão um impacto sobre:

- Diagnóstico da situação atual.
- Planejamento e programação.
- Em algum momento, reconsiderar a formulação de objetivos, fechando assim o ciclo que começou na primeira etapa.

O SUBSISTEMA OPERAÇÕES

O Subsistema Operações tem como missão prover produtos e serviços de acordo com as necessidades identificadas pelo subsistema Comercial e/ou Pesquisa e desenvolvimento. As principais atividades desenvolvidas são:

1. Definição dos objetivos de longo prazo consistentes com os objetivos globais da empresa e projeção de estratégias coerentes com eles.
2. Projeto do subsistema em que os investimentos em estrutura são definidos com base em critérios tecnológicos, econômicos e financeiros, bem como outros menos quantificáveis.
3. Num horizonte de médio e curto prazo, através de várias atividades relacionadas:
 - Especificação de objetivos.
 - Programação da produção: decidir quais subconjuntos e componentes serão produzidos ou adquiridos e quais as datas estipuladas para atender o planejamento.
 - Programação de curtíssimo prazo: quais atividades as diferentes unidades de produção devem desenvolver e quando, para atender a fase anterior.
 - Análise de todos os níveis de problemas de capacidade.
4. Implementação e desenvolvimento dos controles necessários, que facilitam a detecção e correção de eventuais desvios das metas e objetivos.

O SUBSISTEMA RECURSOS HUMANOS

A missão deste subsistema pode ser definida em dois aspectos:

- Selecionar os recursos humanos necessários para a empresa.
- Influenciar o comportamento das pessoas, direcionando-as para a consecução dos objetivos da empresa.

Características diferenciadas do subsistema:

- Extensão: presente em toda a organização.
- Tipo de recurso: as pessoas têm diferentes capacidades para a inovação, criatividade e versatilidade.

TERMOS E DEFINIÇÕES

A seguir apresentamos as principais definições da Norma, elencadas por proximidade entre os termos e seu uso na aplicação, e não por ordem alfabética. Estão indicadas com sua numeração de origem.

- **3.35 Segurança Viária**
 - Fatores e condições relacionados aos acidentes ou incidentes de trânsito que tenham impacto ou potencial para provocar morte ou ferimentos graves nos usuários da via.
 - Incluímos, nos usuários da via, motoristas, pedestres e todos os demais usuários. Embora a regra se refira a mortes ou feridos graves, é recomendável que seja considerado qualquer dano aos usuários da estrada, independentemente da gravidade.

- **3.30 Vias Públicas**
 - Superfície usada para o deslocamento de veículos e pessoas, incluindo as zonas adjacentes.
 - Considerar toda a área circundante que poderia afetar a segurança viária.
 - Ferrovias são incluídas se há passagens de nível ou bondes que funcionam nas mesmas vias públicas.

- **3.31 Rede Viária**
 - Sistema de vias públicas de uma determinada área.
 - Na aplicação da Norma, embora se fale de ruas e estradas, também ter em conta o tráfego nas áreas internas das empresas.

- **3.36 Sistema Viário**
 - Vias públicas, veículos, sistemas de emergências médicas e usuários da via, bem como as suas interações.
 - Na aplicação da Norma, embora se fale de ruas e estradas, também ter em conta o tráfego nas áreas internas das empresas.

- **3.32 Trânsito Viário**
 - Uso motorizado ou não de vias públicas.
 - Quando se usa a palavra trânsito, a tendência é relacioná-la com a condução de veículos. Não esquecer que o pedestre também se move em vias públicas e, conseqüentemente, gera trânsito viário.

- **3.37 Usuário da Via**
 - Qualquer pessoa na via.
 - Condutores de qualquer meio de transporte e pedestres.

- **3.33 Acidentes**
 - Colisão ou outro impacto em vias públicas que cause morte, ferimentos ou danos.
 - Qualquer dano a uma pessoa que trafega por via pública, independentemente de como ocorreu o evento, deve ser considerado acidente.

- **3.44 Lesão Grave**
 - Ferimentos com impacto de longo prazo na saúde ou outros danos causados ao corpo ou suas funções decorrentes de acidente de trânsito.
 - Cada país pode adotar sua definição de lesão grave, dependendo de vários fatores: o tempo de internação, classificação médica, etc.

- **3.12 Morte**
 - Perda de vidas humanas como consequência de acidente de trânsito.
 - Existe um amplo consenso sobre a definição de morte no trânsito, como a ocorrida no prazo de até 30 dias após um acidente de trânsito, excluindo-se os suicídios.

- **3.34 Incidente de Trânsito**
 - Evento proveniente da falha de um elemento ou de fatores contribuintes externos ao sistema de tráfego.
 - Os incidentes de trânsito estão incluídos no conceito de acidente de trânsito.
 - Qualquer princípio de acidente (quase-acidente) está incluído no conceito de incidente de trânsito, por exemplo, uma parada brusca para evitar bater no carro da frente, mas que não chega a ocasionar um choque.

- **3.38 Defeito na Segurança Viária**
 - Surgimento de condições e fatores relacionados com o sistema viário, identificados como determinantes de acidentes e incidentes de trânsito que causam ou tenham potencial de causar morte ou lesão grave aos usuários da via.
 - Referem-se, principalmente, a fatores de risco viários.

- **3.29 Risco**
 - Efeito da incerteza.
 - Um efeito é um desvio em relação ao esperado – seja positivo ou negativo.
 - A incerteza é o estado, mesmo parcial, da deficiência de informações relacionadas com a compreensão ou o conhecimento de um evento, sua consequência ou probabilidade.
 - Na Norma, os riscos relativos à segurança viária são os acidentes, a morte e os ferimentos graves. Os riscos são geralmente caracterizados por uma combinação de consequências e probabilidade.

- **3.28 Requisito**
 - Necessidade ou expectativa que está estabelecida, geralmente implícita ou obrigatória.
 - "Geralmente implícita" significa que é um costume ou prática comum na organização e nas partes interessadas.
 - Um requisito especificado é aquele que está declarado como, por exemplo, em informação documentada.

- **3.16 Sistema de Gestão**
 - Conjunto de elementos de uma organização, inter-relacionados ou que interagem para estabelecer políticas, objetivos e processos para atingir estes objetivos.
 - Os elementos do sistema incluem a estrutura da organização.
 - O escopo do sistema pode incluir toda a organização ou setores específicos e identificados. Por exemplo, um transportador pode incluir toda a empresa ou um tipo de transporte, como o transporte de produtos perigosos.

- **3.21 Organização**
 - Pessoa ou grupo de pessoas que têm suas próprias funções com responsabilidades, autoridade e relacionamento para atingir o objetivo.
 - A Norma é aplicável a todos os tipos de organizações, como autônomas, empresas, corporações, instituições filantrópicas, ou a combinação delas, incluindo organizações públicas e privadas.

- **3.45 Alta Administração**
 - Pessoa ou grupo de pessoas que dirigem e controlam uma organização.
 - Se o escopo do sistema de gestão compreende apenas uma parte da organização, então a "alta gerência" se refere a quem dirige e controla essa parte da organização.
 - A alta administração tem o poder de delegar e fornecer recursos dentro da organização.

- **3.15 Parte Interessada**
 - Indivíduo ou organização que pode afetar, ser afetado ou perceber-se como afetado em função de uma decisão ou atividade.
 - As partes interessadas podem incluir funcionários, prestadores de serviços, fornecedores, clientes e outros.

- **3.22 Terceirizar**
 - Estabelecer um acordo pelo qual uma organização realiza uma parte de função ou processo de outra organização.
 - Uma organização externa está fora do sistema de gestão, embora a função ou processo terceirizado esteja no âmbito do sistema.

- **3.24 Política**
 - Intenções e direção de uma organização, como expresso formalmente pela alta administração.
 - A política representa os princípios ou as regras que a organização define para estabelecer suas metas e objetivos.

- **3.20 Objetivos**
 - O resultado a alcançar.
 - Um objetivo pode ser estratégico, tático ou operacional.
 - O objetivo pode ser expresso de diversas maneiras, por exemplo, um resultado esperado, uma finalidade, ou através do uso de termos semelhantes (meta, objetivo).

- **3.43 Meta**
 - Desempenho detalhado que se deseja obter, coerente com a política e os objetivos do sistema de segurança viária, que uma organização impõe a si mesma ou em colaboração com as partes interessadas.
 - Normalmente, a cada objetivo são atribuídas algumas metas a alcançar.

- **3.27 Processo**
 - Conjunto de atividades inter-relacionadas ou que interagem, transformando elementos de entrada em saída.
 - Geralmente, um processo é documentado.

- **3.6 Compromisso**
 - Nível de dedicação e trabalho dado a um sistema de gestão.
 - Se a empresa está comprometida com sistema de segurança viária, deve dedicar recursos humanos e materiais necessários. Isso também envolve a alocação de recursos econômicos.

- **3.7 Competência**
 - Capacidade de aplicar conhecimentos e habilidades com o fim de alcançar os resultados esperados.
 - A competência é o resultado da formação e da informação.

- **3.14 Eficácia**
 - Medida em que se realizam as atividades planejadas e são alcançados os resultados definidos.
 - A eficácia de um sistema indica o seu grau de cumprimento, bem como sua adequação às necessidades.

- **3.17 Medição**
 - Processo para determinar um valor.
 - A medição sempre oferece um valor e, em geral, é comparada a um valor de referência.

- **3.23 Desempenho**
 - Resultado mensurável.
 - O desempenho pode estar relacionado a resultados qualitativos ou quantitativos. E pode relacionar-se com a gestão de atividades, processos, produtos (incluindo serviços), sistemas ou organizações.

- **3.40 Desempenho em Segurança Viária**
 - Resultados mensuráveis da gestão de uma organização pela sua ação para a segurança viária.
 - No contexto de um sistema de gestão da segurança viária, os resultados podem ser medidos com relação à política, aos objetivos e às metas de segurança viária da organização, bem como outros requisitos de desempenho em matéria de segurança viária.

- **3.41 Indicador de Desempenho**
 - Fator mensurável, elemento ou critério que contribui para a segurança viária no qual uma organização pode exercer influência e que permite determinar impactos sobre a segurança viária.
 - Permite que a organização, incluindo subcontratados, determine mudanças no desempenho em segurança viária. É um elemento definido e mensurável da atividade da organização e é utilizado para controlar o desempenho ao longo do tempo.

- **3.26 Procedimento**
 - Método específico para realizar um processo ou atividade.
 - Geralmente, um procedimento está documentado.

- **3.5 Melhor Informação Possível**
 - Informações disponíveis para a organização considerando quaisquer limitações conhecidas dos dados ou modelos utilizados, ou a possibilidade de divergência entre especialistas.
 - Inclui a utilização de fontes como a evidência e a pesquisa científica na segurança viária, a experiência, retroalimentação, observação, previsão e pareceres de especialistas.
 - A sua disponibilidade depende dos recursos da organização.

- **3.13 Informação Documentada**
 - Informações que uma organização tem que controlar e manter e o meio em que está contida.
 - Informação documentada pode se referir a:
 - Sistema de gestão, incluindo os processos relacionados.
 - As informações criadas pela organização para operar (documentação).
 - Evidência de resultados alcançados (registros).

- **3.1 Auditoria**
 - Processo sistemático, independente e documentado para obter evidências de auditoria e avaliá-las de forma objetiva para determinação do grau de cumprimento dos critérios da auditoria.
 - A auditoria pode ser interna (primeira parte) ou externa (de segunda ou terceira parte), e pode ser combinada (a combinação de duas ou mais disciplinas, quando o sistema é integrado com outros sistemas).

- **3.2 Auditor**
 - Pessoa com atributos pessoais e competência para realizar uma auditoria.
 - Neste caso, os critérios de auditoria são os requisitos da Norma, da organização e das partes interessadas.

- **3.3 Critérios de Auditoria**
 - Conjunto de políticas, procedimentos ou requisitos que se utilizam como referência em comparação com as evidências da auditoria.
 - Neste caso, os critérios de auditoria são os requisitos da Norma, da organização e das partes interessadas. Uma evidência pode indicar uma conformidade ou uma não conformidade

- **3.28 Requisito**
 - Necessidade ou expectativa que é requerida, geralmente implícita ou obrigatória.
 - "Geralmente implícita" significa que é um costume ou prática comum na organização e nas partes interessadas
 - Um requisito especificado é aquele que é declarado, por exemplo, em informação documentada.

- **3.4 Evidência de Auditoria**
 - Informações, fatos e arquivos disponíveis na organização, que sejam verificáveis e relevantes para a auditoria.
 - A evidência de auditoria é o elemento-chave da objetividade da auditoria.

- **3.8 Conformidade**
 - Atendimento a um requisito.
 - O sistema deve estar em conformidade com todos os requisitos.

- **3.19 Não Conformidade**
 - Não atendimento a um requisito.
 - Deve ser corrigido pela organização para transformá-lo em conformidade.

- **3.10 Correção**
 - Ação para eliminar uma não conformidade detectada.
 - A correção pode ser chamada de "ação corretiva ou de reparação".
 - A não conformidade pode resultar em uma ou mais ações corretivas.

- **3.11 Ação Corretiva**
 - Ação para eliminar a causa de uma não conformidade e prevenir a sua recorrência.
 - A ação corretiva deve eliminar a causa, ou seja, tem de prevenir que ocorra novamente.

- **3.39 Ação Corretiva para a Segurança Viária**
 - Ação que elimina a causa de um acidente de trânsito.
 - Visa a eliminação de um determinado tipo de acidente.

- **3.25 Ação Preventiva**
 - Ação para eliminar a causa de uma potencial não conformidade.
 - Ação preventiva é para evitar a ocorrência da não conformidade por meio da prevenção.

- **3.42 Ação Preventiva na Segurança Rodoviária**
 - Ação para eliminar ou reduzir o risco de acidentes de trânsito.
 - Qualquer ação que reduza a probabilidade da ocorrência ou possíveis consequências de acidentes de trânsito.

- **3.9 Melhoria Contínua**
 - Atividade recorrente para melhorar o desempenho.
 - A melhoria contínua é um elemento-chave do sistema, pois faz com que se atinjam cada vez mais melhores resultados na segurança viária.

REQUISITOS DA NORMA ISO 39001

● 5.1 LIDERANÇA E COMPROMISSO

A liderança por parte da direção é um elemento-chave para que a implantação da Norma obtenha os resultados desejados.

Analisa-se em que deve refletir a liderança da direção. Se a direção quer implementar o sistema, deve assegurar que se estabeleça a política de segurança viária na empresa.

Também deve definir metas para a organização, considerando que elas devem estar alinhadas com a estratégia organizacional. É importante estabelecer a sistemática de integração dos requisitos do sistema: os requisitos legais, os requisitos das diferentes partes interessadas (empregados, clientes, etc.) e todos aqueles requisitos que a organização defina, mesmo não sendo obrigatórios.

Da mesma forma, a gestão deve estabelecer os recursos financeiros necessários para o sistema se desenvolver e cumprir seus objetivos. Se não há disponibilidade econômica, o sistema não vai funcionar.

Definir como objetivo de longo prazo a eliminação de mortos e feridos graves relacionados a acidentes de trânsito. Enquanto isso, estabelecer objetivos de redução anuais, que possam ser conquistados até o objetivo final.

No seu sistema de funcionamento, a empresa deve adotar uma abordagem de processos e analisar e integrar a todos eles a segurança viária, quando sejam por ela afetados.

A fim de integrar a segurança viária na organização e criar uma cultura adequada, a administração deve informar e educar seus membros, permitindo a participação na tomada de decisões.

Finalmente, a administração deve incentivar e promover a internalização dos papéis e responsabilidades para a segurança viária de todos os seus membros, para demonstrar a liderança aplicada em suas áreas de responsabilidade.

● 5.2 POLÍTICA

A política representa as “regras do jogo” da organização em termos de segurança viária.

A política de segurança viária, quando associada à prevenção de riscos ocupacionais, é um conjunto de princípios e intenções formais e documentados em relação à segurança viária dos trabalhadores e demais usuários.

É um manifesto formal, que representa o comprometimento organizacional assumido pela alta administração. Reflete as orientações que visam a proteção contra os acidentes de trânsito, garantindo a segurança de seus trabalhadores e partes interessadas e estabelecendo como irá atingir os seus objetivos. Também representa a imagem pública da segurança viária da empresa.

Ao definir a política, a direção da empresa tem que admitir e reconhecer as demandas legítimas dos outros participantes da organização, gestores, acionistas e empregados, bem como parceiros externos da empresa, clientes, administração pública, sociedade como um todo, que, como os atores internos, são afetados pelo “modus operandi” da empresa.

Cada um desses participantes ou grupos de pressão tem razões justificadas para esperar, e muitas vezes exigir, que a empresa aja de forma responsável para atender suas demandas. A política deve definir critérios que acolham tais expectativas ou exigências.

A política de segurança viária deve:

- Ser adequada ao propósito da organização, ou seja, não basta ser um documento de boas intenções.
- Fornecer um quadro referencial para definir os objetivos e metas de segurança viária. A política é que vai conseguir que todos estejam alinhados.
- Incluir um compromisso com os requisitos aplicáveis, ou seja, os requisitos legais, as necessidades das partes interessadas e de todos aqueles requisitos exigidos na Norma. (Para isso, a organização deve primeiro fazer uma análise dos requisitos a cumprir).
- Incluir um compromisso com a melhoria contínua da organização.

Além disso, a política de segurança viária deve:

- Estar disponível a todas as partes interessadas com informações documentadas.
- Ser comunicada a todos os membros da organização para conhecimento e compreensão.
- A política é um documento de caráter público dentro do sistema.

É importante ressaltar que a empresa pode incluir a política de segurança viária dentro de outra política já existente, como por exemplo, a de prevenção de acidentes no trabalho, integrando-se em uma única política.

● **5.3 FUNÇÕES, RESPONSABILIDADES E AUTORIDADES NA ORGANIZAÇÃO**

A alta administração deve assegurar que as responsabilidades e autoridades para as funções sejam atribuídas e comunicadas dentro da organização.

É imperativo que todos os componentes da organização estejam conscientes de seus papéis e responsabilidades em relação à segurança viária e ao sistema de gestão.

Em particular, a alta administração deve indicar o responsável em assegurar que o sistema de gestão da segurança viária cumpra os requisitos da ISO 39001 e em informar-lhe sobre o desempenho do sistema, incluindo recomendações para melhoria.

● **6 PLANEJAMENTO**

A empresa é um sistema composto de um conjunto de atividades ou processos inter-relacionados entre si por um diagrama de processo lógico, com destaque para o subsistema Direção, encarregado do processo de decisão. Das várias funções do subsistema Direção, uma das principais é o planejamento.

O principal objetivo da organização é alcançar a eficiência e o da gestão é a eficácia. Este é o

objetivo básico do planejamento de cada um dos processos da empresa, por meio da padronização de suas saídas ou resultados, com base na definição dos objetivos da empresa e unidades individuais ou para os elementos envolvidos nos fluxos de trabalho. Também deve estabelecer os meios, ações e procedimentos para alcançá-los e verificar se são os resultados desejados, gerando informação para ajudar a determinar causas de desvio e fornecer, se necessário, ações corretivas e o replanejamento subsequente.

Portanto, a função de planejamento é criar uma ponte entre a situação em que a empresa se encontra no presente – a situação real – e o futuro. Mas o futuro não existe, de modo que o planejador deve selecionar, dentre os vários cenários futuros possíveis, os mais convenientes para a empresa como um todo, não só do ponto de vista da prevenção como dos objetivos de cada unidade organizacional. Não esquecer de que a gestão de prevenção busca se integrar completamente em toda a organização e seus processos.

● **6.3 FATORES DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA VIÁRIA**

O que se deve planejar?

- a) Ações para tratar os riscos viários.
- b) As oportunidades de melhoria.
- c) Como implementar as ações nos processos.
- d) Como avaliar a eficácia do planejado e do executado (indicadores).

Ao desenvolver o planejamento, a organização deve primeiramente analisar seu atual desempenho em segurança viária, identificar riscos e oportunidades, selecionar os indicadores de desempenho em segurança viária com os quais vai trabalhar, definir o que pode alcançar ao longo do tempo e definir os objetivos e metas.

Para fazer isso, deve:

● **4.1 COMPREENDER A ORGANIZAÇÃO E SEU CONTEXTO**

A organização deve determinar as questões internas e externas que são relevantes para a segurança viária e que afetarão seus resultados. Para isso, deve:

- Identificar seu papel no sistema viário: vias públicas e veículos que usa, sistema de emergências médicas, tipos de usuários das vias e suas interações.
- Identificar todos aqueles cujas atividades e processos associados podem afetar ou ser afetados pela segurança viária.
- Determinar nos processos identificados a sequência de interações com a segurança viária.

● **4.2 COMPREENDER AS NECESSIDADES E EXPECTATIVAS DAS PARTES INTERESSADAS**

Para isso, deve ser determinado:

- Quem são as partes interessadas na segurança viária (empregados, clientes, entorno, etc.).
- Quais são os requisitos dessas partes interessadas.
- Os requisitos legais e outros relacionados (licenças necessárias, certificados, formação específica).

● **4.3 DETERMINAR O ALCANCE DO SISTEMA**

É essencial definir os limites do sistema e sua abrangência para estabelecer seu alcance. É preciso considerar se será aplicável a toda a organização e suas atividades ou se ficará restrito a uma área ou atividade.

● **6.2 INDICADORES DE DESEMPENHO**

Indicadores de gestão são medidas utilizadas para determinar o sucesso de um projeto ou de uma organização. São normalmente estabelecidos pelos líderes do projeto ou organização e posteriormente utilizados de forma contínua durante todo o ciclo de vida, para avaliação de desempenho e dos resultados.

A organização deve estabelecer os indicadores que lhe darão as informações necessárias em cada momento. Possíveis indicadores são:

- Indicadores de exposição ao risco
 - a) Quilometragem.
 - b) Volume de tráfego.
 - c) Tipos de estradas.
 - d) Tipos de veículos.
 - e) Programas de turno de trabalho.
 - f) Quem solicita os deslocamentos?

Esses indicadores muitas vezes estão inter-relacionados como, por exemplo, o volume de tráfego/tempo de deslocamento.

- Indicadores intermediários
 - São os que fornecem informações para o planejamento. Entre eles, pode-se encontrar:
 - a) Uso de vias mais adequadas.
 - b) Velocidades de condução segura.
 - c) Uso de equipamentos de segurança.
 - d) Condição física e de saúde dos motoristas.

- e) Planejamento seguro de viagens.
 - f) Remoção dos veículos e motoristas não aptos.
 - g) Resposta aos acidentes.
- Indicadores finais
 - a) Acidentes por tipo (fatais, graves, menores, etc.).
 - b) Acidentes por faixa etária.
 - c) Acidentes por horário.
 - d) Acidentes por dia da semana.

● 6.4 OBJETIVOS DA SEGURANÇA VIÁRIA E PLANOS PARA ATINGÍ-LOS

Planejamento estratégico e de curto e médio prazo é baseado no estabelecimento de objetivos. O planejamento é a arte de estabelecer objetivos e é necessário compreender como realizar o processo de definição.

Para definir os objetivos e o futuro da organização, é fundamental conhecer a sua situação, procedendo a uma análise, avaliação ou diagnóstico de prevenção. A partir daí haverá informações suficientes sobre as necessidades que a organização tem em termos de segurança viária.

Logicamente, a empresa vai exigir uma série de ações, todas elas importantes, embora, como de costume, com recursos limitados. Daí a importância de estabelecer quais são as ações prioritárias. Durante o processo de determinação de objetivos, a empresa define suas prioridades e seus objetivos básicos, ou aqueles que gostaria de alcançar.

As ações são selecionadas para obter resultados adequados de prevenção, descartando aqueles que, embora importantes, não são críticos ou de prioridade para a segurança viária.

O que é um objetivo?

Na definição de objetivos, devem ficar claras as conquistas que a organização deseja alcançar em termos de prevenção e, portanto, os objetivos devem ser:

- Coerentes com a política de segurança viária, pois esta define o que a organização pretende.
- Mensuráveis: não devem ser fixados resultados demasiado vagos ou intangíveis. Não estabelecer "que a maioria dos agentes deve usar o cinto de segurança", e sim, "que todos os condutores utilizem o cinto de segurança".
- Requisitos para melhoria, e não apenas objetivos de conformidade legal. Por exemplo, não estabelecer que "todos os caminhões-tanque passem pela inspeção periódica". Este é um objetivo de cumprimento, não de melhoria.
- Monitoráveis. Objetivo é útil se puder ser medido e ter sua evolução acompanhada.
- Comunicados a toda a organização, para que possa agir em seu cumprimento.
- Atualizados periodicamente, pois os objetivos serão diferentes dependendo das circunstâncias, tanto no resultado quantitativo quanto na sua importância.

O que considerar ao estabelecer os objetivos?

No estabelecimento e revisão de objetivos, considerar os riscos existentes, os resultados de desempenho, os indicadores, auditorias, etc.

Para alcançar os objetivos, deve-se estabelecer para cada um deles:

- O que fazer para obtê-los.
- Os recursos necessários.
- O responsável pelo cumprimento do objetivo (não o responsável pela execução das ações).
- A data prevista de realização.
- Como será avaliado o resultado.

● 7.1 COORDENAÇÃO

Deve coordenar a participação de todos os membros da organização para cumprir as suas funções e responsabilidades em todos os aspectos relacionados com o sistema de Segurança Viária.

Devem ser assegurados canais bidirecionais de consulta entre a direção e os trabalhadores.

● 7.2 RECURSOS

O projeto e, mais particularmente, a implantação de um Sistema de Gestão de Segurança Viária, exige uma série de recursos técnicos, humanos e financeiros que a organização deve estar disposta a assumir.

● 7.3 COMPETÊNCIA

Deve ser determinada a competência necessária a cada trabalhador para executar qualquer atividade relacionada com a segurança viária (por exemplo, definir a formação que um entregador em domicílio deve ter).

A empresa deve assegurar que os trabalhadores tenham a competência necessária ou proporcionar treinamento, avaliando seus resultados.

Documentar tanto a definição de competências como a formação recebida.

● 7.4 CONSCIENTIZAÇÃO

Para que o sistema funcione, todos os membros da organização devem:

- Conhecer e compreender a política de segurança viária.
- Entender qual a sua contribuição para alcançar resultados eficazes, incluindo os benefícios de uma melhoria do desempenho.

- Comprometer-se e envolver-se para evitar desvios quanto aos requisitos do sistema.
- Conhecer os resultados de acidentes de trânsito na organização, aprendendo com os resultados.

● 7.5 COMUNICAÇÃO

Comunicação, tanto interna como externa, é um aspecto-chave para a consecução dos objetivos do sistema, de modo que a organização deve definir o processo ou procedimento para se comunicar, o que deve incluir, pelo menos:

- O conteúdo da comunicação.
- Quando comunicar.
- Quem comunicar em cada caso.
- Níveis de comunicação.

● 7.6 DOCUMENTAÇÃO

A organização deve documentar tudo o que considerar fundamental para a eficácia do sistema de segurança viária.

A documentação deve ser adequada ao tipo e função de cada organização e levar em conta:

- O tamanho da organização (maior tamanho, maior necessidade de documentação).
- As atividades, processos, produtos e serviços (são diferentes em uma empresa de escritório e uma empresa de transporte).
- A competência das pessoas.

A documentação deve:

- Ser identificada (título, data, autor, número do item, revisão, etc.).
- Ser descritiva.
- Estar em um formato adequado (linguagem, mídia, gráficos, etc.).
- Ser revisada periodicamente para atualização, se necessária.
- Dispor de um processo de elaboração e aprovação adequado para garantir a sua idoneidade.

● 8.1 CONTROLE OPERACIONAL

Devem ser planejados, implementados e controlados os processos para atender aos requisitos, sendo necessário:

- Estabelecer critérios para os processos.

- Implementar sistemas de controle para verificação do cumprimento dos requisitos estabelecidos para os processos.
- Definir quais aspectos serão documentados, de modo a desenvolver o controle dos processos.

Se forem detectados desvios durante os controles, devem ser tomadas medidas corretivas apropriadas. Também devem ser controlados processos terceirizados externamente.

● **8.2 PREPARAÇÃO E RESPOSTA A EMERGÊNCIAS**

Estabelecer canais ou procedimentos de atuação em caso de acidente. Todos os funcionários devem saber como agir em tais casos, incluindo:

- Quem alerta.
- Onde buscar assistência médica.
- Como comunicar a organização sobre o acidente.
- Como evitar danos posteriores ao acidente.
- Primeiros socorros.

● **9 AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO**

O sistema deve determinar:

- O que deve ser monitorado e medido (por exemplo, revisar os tacógrafos e definir quais valores serão avaliados).
- Os métodos de monitoramento, medição, análise e avaliação utilizados para garantir que os resultados sejam válidos (por exemplo, ao estabelecer controles de sobriedade – alcoolemia dos motoristas – definir o método de controle e os valores de referência).
- Quando realizar o monitoramento e as medições (no caso do álcool, por exemplo, a cada dez dias, na saída da fábrica).
- Quando realizar análise global e avaliar os resultados.
- Documentar todos os aspectos relacionados.

● **9.2 INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES DE TRÂNSITO**

Deve existir um ou mais procedimentos em que é definido:

- Como registrar acidentes.
- Como serão investigados.
- Como agir em função dos resultados.

Os resultados das investigações de acidentes devem ser documentados e mantidos.

● **9.3 AUDITORIA INTERNA**

Executar auditorias internas em intervalos planejados.

As auditorias devem analisar:

- Se estão sendo cumpridos os requisitos da organização para o Sistema de Segurança Viária.
- Se estão sendo cumpridos os requisitos da Norma ISO 39001.
- Se o sistema está implementado e mantido de forma eficaz.

● **9.4 REVISÃO (ANÁLISE CRÍTICA) DA DIREÇÃO**

A alta administração deve avaliar o sistema de gestão em intervalos planejados (geralmente anuais) para assegurar sua contínua pertinência, adequação e eficácia no cumprimento dos objetivos estabelecidos para a segurança viária.

Esta avaliação incluirá:

- A situação das ações recomendadas em revisões anteriores.
- Mudanças externas e internas que podem afetar o sistema.
- Informações sobre o desempenho.
- Oportunidades de melhoria contínua.
- Comunicações realizadas.
- A investigação dos acidentes de trânsito.

Os resultados da revisão do sistema devem incluir:

- As decisões tomadas com os resultados de melhoria contínua.
- As conquistas.
- As necessidades de mudanças no sistema.

Todos os aspectos da revisão do sistema devem ser documentados.

● 10 MELHORIA

Não conformidades

A não conformidade é o não cumprimento de uma exigência.

Quando uma não conformidade for detectada, deve-se:

- Reagir à não conformidade e, conforme o caso, tomar ações para controlar e corrigir, e lidar com as consequências.
- Avaliar a necessidade de ação para eliminar a causa de não conformidade, para que não volte a acontecer.
- Implementar as ações necessárias.
- Examinar a eficácia das ações implementadas.
- Modificar o sistema, se necessário.

Ações corretivas

Cada não conformidade deve resultar em uma ou mais ações corretivas.

Entre as ações corretivas, é importante distinguir dois tipos:

- As que visam a correção de problemas específicos (por exemplo, a liberação de um motorista com a licença de conduzir vencida).
- As que visam corrigir a falha do sistema (por exemplo, modificar o sistema de controle para detectar quando um motorista precisa renovar sua licença de conduzir).

PROJETO E IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE SEGURANÇA VIÁRIA

O sucesso da implementação de um Sistema de Gestão de Segurança Viária depende do empenho de todas as pessoas que trabalham na organização ou em seu nome, da alta administração aos trabalhadores.

Através da implantação da ISO 39001 pretende-se melhorar o desempenho na segurança viária e promover um enfoque em Sistema Seguro.

O sistema de segurança viária é baseado no PDCA (Plan-Do-Check-Act), que é um processo cíclico que requer uma forte liderança e comprometimento da alta administração. Aplicado ao sistema de segurança viária, segue descrito abaixo.

PLANEJAR

Os passos a seguir são:

Identificar qual é o impacto da segurança viária sobre a organização e qual escopo terá o sistema de gestão (toda organização, certos departamentos ou processos, etc.).

Definir o compromisso da liderança, para quem devem estar claros:

- a) A visão de longo prazo.
- b) Os objetivos pretendidos.
- c) As necessidades de recursos e disponibilidade.

Desse modo, estabelece-se, documenta-se e comunica-se a política de segurança viária, são definidos papéis, responsabilidades e autoridades na organização. São determinados riscos e oportunidades por meio da avaliação do desempenho antes da concepção do sistema.

IMPLEMENTAR

Implementar e operar o Sistema de Gestão de Segurança Viária, garantir autonomia suficiente para funções-chave que permitam que as ações identificadas sejam realizadas, garantindo o alcance dos objetivos e metas de segurança viária.

VERIFICAR

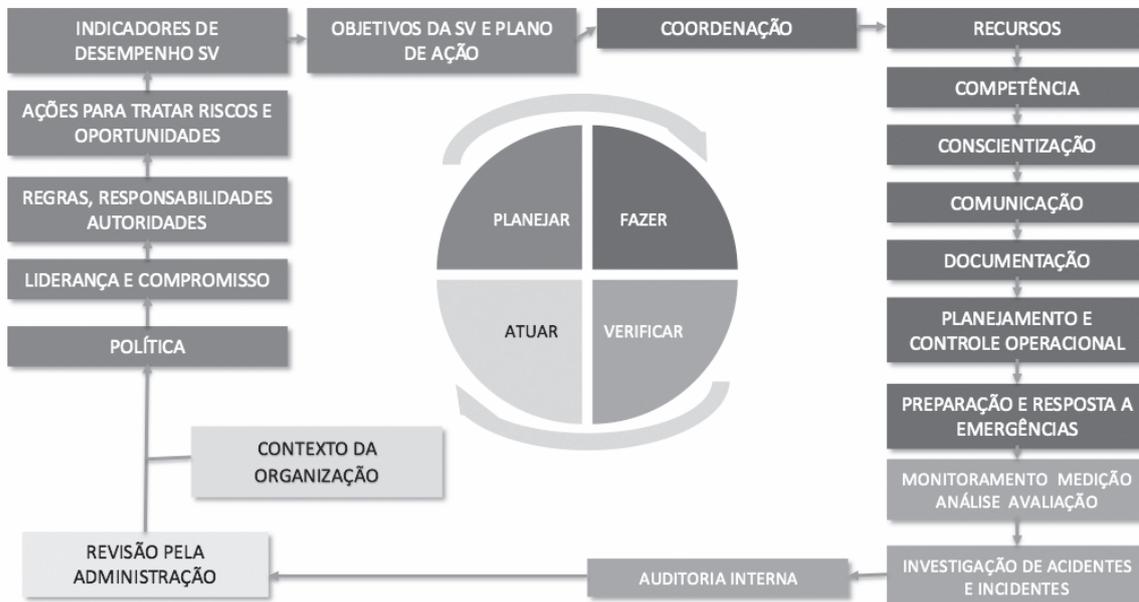
Monitorar e avaliar o desempenho em segurança viária, pela realização de auditorias periódicas e revisões internas do Sistema de Gestão de Segurança Viária, identificando oportunidades de melhoria contínua, buscando resultados de segurança viária e aplicando as mudanças necessárias no sistema de gestão.

AGIR

O Sistema de Gestão de Segurança Viária é melhorado continuamente através:

- Da avaliação de desempenho em comparação com os objetivos e metas do sistema.
- Do desempenho do sistema de gestão.
- Das deficiências e não conformidades.
- Da identificação de ações corretivas.
- Das oportunidades para ações preventivas que visam reduzir a incidência de acidentes e incidentes de trânsito.

Abaixo está um diagrama que relaciona os requisitos do sistema ao ciclo PDCA



LINHA BASE

Para projetar o sistema, a primeira ação a desenvolver é a linha de base que posteriormente irá permitir a concepção adequada do sistema.

As medidas necessárias para o seu desenvolvimento são:

- Conhecimento da organização e seu contexto.
- Compreensão das necessidades e expectativas das partes interessadas.
- Alcance do sistema.

I

CONHECIMENTO DA ORGANIZAÇÃO E SEU CONTEXTO

O contexto em que a organização opera e que, portanto, afeta a segurança viária, depende dos componentes:

- Vias públicas.
- Os veículos em circulação nas vias públicas.
- Uso das vias públicas e veículos.
- Respostas às emergências.

O impacto da organização sobre a segurança viária dependerá das atividades, serviços e produtos oferecidos por ela, bem como o local e as condições em que opera.

Uso do sistema viário

É preciso analisar:

- A utilização pelos empregados tanto para o deslocamento “in itinere” (horas “in itinere” é o tempo que o empregado gasta até o seu local de trabalho e para o retorno quando o transporte é fornecido pelo empregador, isto em se tratando de local de difícil acesso ou então não servido por transporte público) como a trabalho, em veículos públicos ou particulares, como passageiro, motorista, pedestre ou ciclista.
- O transporte de mercadorias e pessoas dentro do sistema viário feito pela organização e contratado a outras organizações.
- Atividades que geram tráfego de ou para situações controladas ou influenciadas pela organização como supermercados, escolas, ou lugares muito visitados.
- Distribuição de produtos e serviços para o sistema viário, tais como serviços de transporte, gestão, planejamento e projeto, construção e manutenção de infraestrutura, produtos e serviços relacionados, resposta de emergência médica, de reabilitação e cirurgia ortopédica, vigilância e atividades legislativas.

Primeiramente, é fundamental conhecer a situação da empresa e, para isso, devem ser realizadas as ações descritas a seguir.

O contexto da segurança viária concentra-se em três aspectos básicos:

- O fator humano.
- O fator via.
- O fator veículo.

E há outros complementares, como:

- Resposta às emergências.
- Reabilitação dos acidentados.

A análise de diferentes fatores permitirá o conhecimento preciso da situação.

Análise da mobilidade dos trabalhadores

É necessário conhecer a mobilidade dos trabalhadores, incluindo: deslocamento "in itinere" e deslocamentos "a trabalho", independentemente de como eles se desenvolvem (próprio veículo, transporte público, a pé, bicicleta, etc.).

Para coletar essas informações, consultar todos os funcionários e, nos casos em que os deslocamentos são a serviço, analisar como é feito.

Deslocamentos "in itinere"

A melhor maneira de coletar dados é passar um questionário a todos os funcionários da empresa, que será o ponto de partida para a avaliação de riscos no deslocamento pendular, devendo também ser preenchido por novos funcionários e atualizado periodicamente.

Dados que interessa coletar, não se limitando a:

- Idade.
- Posto de trabalho.
- Meio de transporte.
- Horário.
- Se já sofreu acidente e como aconteceu.
- Quilometragem diária percorrida.
- O tempo médio utilizado no percurso.
- Os principais fatores de risco que observa.
- Indicação de quais medidas acredita que poderiam reduzir o risco.
- Flexibilidade de horário.
- Subsídio para utilização dos transportes públicos.
- Rotas da empresa.
- Formação em segurança viária.

Deslocamentos em missão ou a trabalho

São aqueles que o empregado executa como parte de sua atividade laboral, geralmente durante a jornada de trabalho. A empresa é muito mais ativa em sua concepção e, portanto na ação preventiva.

Entre os dados que precisamos conhecer estão:

- Idade.
- Posto de trabalho.
- Departamento ou unidade de trabalho.
- Meio de transporte utilizado.
- Horário de trabalho.
- Frequência dos deslocamentos.
- Quilometragem diária.
- Tempo médio diário utilizado nos deslocamentos.
- Quem planeja o trabalho?:
 - O próprio trabalhador.
 - A empresa.
 - Ambos.
 - Com que antecedência se planejam as viagens?
 - Os principais fatores de risco encontrados.

Outros temas não relacionados diretamente com os próprios trabalhadores são:

- Movimentação no local de trabalho (caminhões de descarga, estacionamento, etc.).
- Circunstâncias de tráfego na área de influência da empresa (escolas, supermercados, agências governamentais, etc.).
- Terceirização do transporte da empresa.

Investigação de acidentes

Em muitas empresas, os acidentes rodoviários não são investigados, por ocorrerem fora dos seus limites, ou por se caracterizarem como situações de trânsito nas quais a empresa supostamente não pode agir.

Estabelecer critérios para a investigação de um acidente é muito complexo e foge ao propósito deste manual, mas deve ficar clara a importância da investigação dos acidentes.

Para calcular os custos econômicos dos acidentes de trânsito, é preciso um conjunto de dados:

- Custo dos dias de afastamento ou de parada de atividade como resultado de acidentes.
- Custos de substituição do funcionário ausente.
- Custos de perda de material, no caso de transporte de mercadorias.
- Custos de reparação de veículos (no caso dos segurados, os custos de franquia, danos aos veículos próprios em caso de seguro de terceiros, etc.).

Avaliação de risco

Conhecida a mobilidade da empresa, passa-se a avaliar os riscos viários para os trabalhadores, com a utilização de diferentes métodos, tais como:

- Método desenvolvido por William T. Fine.
- Análise de Modo e Efeito de Falha (FMEA).
- Outro método que a empresa considere adequado.

Independentemente da avaliação de risco que seja feita a partir de uma perspectiva de prevenção, deve-se analisar o tratamento dos riscos a partir do ponto de vista da segurança viária. Para fazê-lo, considerar aquelas oportunidades ou fatores que podem influenciar a partir de um ponto de vista viário.

Por exemplo, analisar a idade do empregado e sua possível influência sobre a segurança viária, o tipo do deslocamento, o meio de transporte (moto, bicicleta, carro, etc.), verificando se eles podem ser modificados no interesse da segurança.

Análise do processo

Analisar todos os processos de trabalho da empresa e definir em cada um deles que atividades são afetadas pela segurança viária (por exemplo, a entrega da mercadoria ao cliente) ou podem afetar a segurança viária (por exemplo, planejamento de rotas de entrega).

Para cada processo afetado, relacionar as causas, os efeitos sobre o processo e que medidas podem ser tomadas para controlar o processo.

Essa análise não deve excluir qualquer processo, porque, muitas vezes, mesmo que a priori pareça não ser afetado, ao final pode provar o contrário. Por exemplo, o processo de manutenção do veículo, ou o processo de horários de chegada e de saída do trabalho, o processo de organização do trabalho, etc.

Ações para enfrentar os riscos e oportunidades

Apenas conhecer os riscos não é suficiente, é preciso definir ações para tratá-los de forma eficaz, porque é isso que vai eliminar os acidentes e incidentes. Essas ações devem ser implementadas pela organização e priorizadas com base nos resultados da avaliação de risco.



COMPREENDER AS NECESSIDADES E EXPECTATIVAS DAS PARTES INTERESSADAS

O conhecimento das necessidades das partes interessadas

A maior parte das atividades e funções (processos) podem ser controladas pela organização. No entanto, a redução de acidentes e incidentes pode depender da combinação de atividades de diversas organizações e usuários da via, como, por exemplo, empresas de entrega, locais de trabalho, etc.

A organização deve identificar as partes interessadas a fim de se comunicar, consultar e coordenar com as que são mais relevantes.



DETERMINAÇÃO DO ÂMBITO DO SISTEMA

Junto com o mapa de risco elaborado por meio da pesquisa de mobilidade dos trabalhadores, teremos os critérios de atuação para estabelecer o próximo passo no projeto do sistema.

No entanto, é preciso primeiro determinar se o sistema será aplicado a toda a organização ou certas partes operacionais específicas. É possível projetar o sistema para toda a organização ou para uma atividade desenvolvida por ela.

Por exemplo, uma empresa de transportes pode aplicar a Norma para toda a empresa ou uma parte dela, como a distribuição de encomendas em áreas urbanas.

Também pode aplicar o escopo do sistema para um centro de trabalho específico, por exemplo, uma empresa de geração de energia elétrica que poderia aplicar a uma determinada planta de geração.

Nesse caso, é preciso lembrar que, embora o âmbito seja limitado a uma parte da organização, as demais partes devem ser consideradas.

Por exemplo, se a formação for gerida a partir de toda a organização, esta deve estar contemplada na parte incluída no âmbito do sistema de segurança viária.

Da mesma forma, quando o âmbito é limitado a uma parte, o conceito de alta administração será aplicado a pessoas que dirigem e controlam essa parte da organização.

Liderança

Para o sucesso do sistema, é essencial um alto compromisso por parte da direção, que pode ser demonstrado por:

- Motivar e dar autoridade a pessoas que contribuem efetivamente para o Sistema de Gestão de Segurança Viária.
- Reforçar sua responsabilidade sobre a organização.
- Gerar um ambiente propício para que as pessoas possam se envolver na realização dos objetivos.
- Liderar pelo exemplo.

Política

Conhecido o contexto em que a empresa se encontra em relação à segurança viária, a direção deve estabelecer a política de segurança viária.

A política deve refletir, pelo menos, os seguintes compromissos:

- Da direção com a segurança viária.
- De cumprir com a legislação.
- De melhoria contínua.

É importante que a política de segurança viária seja coerente com outras políticas da empresa, em especial a política de prevenção.

Uma vez elaborada a política, ela deve ser documentada, assinada e comunicada a toda a organização e outras partes interessadas.

É desejável que a comunicação para a organização seja acompanhada pela apresentação do sistema, de modo a obter a participação de todos os colaboradores da empresa desde o início.

Papéis, funções e responsabilidades

Deve-se definir claramente os papéis e responsabilidades dos diferentes membros da organização de acordo com a posição que ocupam dentro dela.

Esses papéis e responsabilidades devem ser comunicados a cada um dos membros da organização. A melhor maneira é elaborar um procedimento dentro do sistema.

Em muitos casos, é difícil definir os papéis e responsabilidades nesta fase, então pode ser feito primeiro um rascunho, que será ajustado de acordo com a definição dos processos de trabalho.

Os indicadores a serem estabelecidos devem prover as informações necessárias para determinar o grau de desempenho organizacional na segurança viária.

Existem muitos tipos de indicadores, mas devem ser escolhidos os prioritários para nossas metas e objetivos.

Eles podem ser classificados como:

Indicadores de exposição ao risco

Aqueles que avaliam os riscos viários em termos de exposição.

É importante que a organização considere até que ponto está em risco no âmbito do sistema de segurança viária, por exemplo:

- Quantidade de deslocamentos em veículo X Quantidade de deslocamento total.
- Número de horas em deslocamentos "em missão", com relação ao número de horas trabalhadas.

A seguir, apresentamos alguns exemplos baseados no tipo de empresa.

Empresa de transporte de bens

Tem grande impacto na segurança viária, tanto nos empregados quanto nos clientes e outros usuários das vias.

Entre as partes interessadas que a empresa pode consultar estão os clientes (por exemplo, sobre o uso de métodos de amarração da carga), motoristas (em relação à velocidade) e os que têm a ver com a compra de veículos e sua manutenção.

Entre os indicadores de desempenho, podem ser encontrados:

- Seleção de motoristas.
- Formação, motivação, habilidade dos motoristas.
- Atitudes do motorista.
- Velocidade de circulação.
- Seleção e uso de veículos.
- Inspeção e manutenção de veículos.
- Jornada de trabalho.

- Escolha de rotas.
- Horas de condução e controle.
- Usuários vulneráveis das vias.

Gerador de demanda de tráfego

São organizações que, mesmo não atuando na área de transporte, demandam meios de transporte, como, por exemplo, escolas, supermercados, etc.

Tais organizações impactam o sistema viário em torno de seus locais de trabalho (áreas de estacionamento, entradas e saídas de clientes, usuários vulneráveis, como crianças, etc.).

Entre os possíveis indicadores de desempenho, podem ser encontrados:

- Diferentes meios utilizados para chegar ao centro, pelos estudantes, clientes, etc.
- Elementos de visibilidade como vestuário refletivo, sinalização de trânsito, etc.
- Vias de acesso.
- Tipos de veículos que fazem o transporte e/ou distribuição.
- Áreas de estacionamento.

Projeto e operação de estradas

As empresas que projetam e constroem vias públicas têm papel importante na segurança viária para todos os usuários. As partes interessadas são setor de engenharia, operadores de serviços, usuários e órgãos de trânsito e policiamento.

Indicadores de desempenho possíveis são:

- Planejamento e projeto com enfoque na segurança.
- Uso da rede viária.
- Operações viárias.
- Sistemas de contenção lateral e frontal.
- Limites de velocidade.
- Ferramentas para gerenciamento da rede viária.
- Medidas de emergência.

Indicadores intermediários

São indicadores de como evolui a segurança viária da empresa, entre eles:

- Número de carros com airbag em comparação com o número total de carros.
- Idade dos veículos.
- Método de planejamento de viagens.

Dependendo do tipo de organização, pode-se utilizar como referência de indicadores intermediários os seguintes:

Projetos de estradas, especialmente considerando a segregação, as áreas próximas e os cruzamentos

Em muitos países, existe uma lacuna entre o nível de segurança viária e o limite de velocidade legal. A organização pode considerar a redução dos limites de velocidade de forma voluntária.

Uso de vias adequadas em função do tipo de veículo, usuário, carga e equipamento

O acesso a certos tipos de via não é apropriado para determinados tipos de veículos ou equipamentos. Desse modo, a empresa deve determinar que tipos de rotas serão utilizados.

Por exemplo, definir quais tipos de estradas são proibidos e como, ao escolher rotas, levar em consideração o tipo de veículo e seus equipamentos.

O uso de equipamento pessoal de segurança viária

Fundamentalmente, deve-se cuidar com o uso de cintos de segurança, equipamentos de retenção para crianças, capacetes para bicicletas e motocicletas, sistemas para ver e ser visto (como material refletivo e farol aceso dia e noite), etc.

A utilização de sistemas de segurança não só depende do condutor e do cumprimento das normas, mas também de sistemas de reforço e ajuda à condução, tais como os alarmes de cintos de segurança.

Velocidade de condução segura

Depende não só dos limites legais, mas também das condições da estrada, clima, etc.

Uma série de inovações tecnológicas pode ajudar o motorista, como velocímetros, alarmes de velocidade máxima, limitadores de velocidade, sistemas embarcados de monitoramento de velocidade, sistemas de rastreamento, etc.

Condições dos motoristas

É considerado especialmente, fadiga, distração, álcool e drogas.

Fundamental controlar o número de horas de condução, organização da jornada de trabalho, sistema de bloqueio etilométrico, etc.

Planejamento seguro das viagens

Primeiramente, definir quando se pode evitar o deslocamento, por exemplo, com a utilização de novas tecnologias, tais como videoconferência.

Se for necessário viajar, estabelecer o melhor planejamento de rotas, horários, vias, etc.

Autorização adequada de usuários e tipo de veículo

Embora a lei preveja o tipo de veículo que o motorista pode dirigir de acordo com a licença concedida pela autoridade de trânsito, a organização pode estabelecer outros tipos de restrição, como por exemplo, idade, formação, experiência mínima do condutor para a utilização de um tipo particular de veículo, por exemplo, em função do seu tamanho, carga, zona através da qual se desloca, etc.

Retirada de operação de veículos e motoristas

A organização pode definir, além das disposições legais ou contratuais, períodos mais restritivos de revisões, idade limite de veículos antigos, as condições dos motoristas, etc.

Resposta posterior a acidentes

A organização deve analisar como vai agir em caso de emergência e/ou após os acidentes, a formação em primeiros socorros e sistemas de reabilitação para acidentados.

Indicadores finais

São aqueles que dão informações sobre os resultados. Entre eles, estão:

- Incidência de acidentes.
- Tempo de parada.
- Índice de gravidade.
- Horas perdidas.
- Os custos de reparação e de substituição.

O enfoque dos objetivos e metas integra e estabelece o propósito do sistema de gestão e assegura a sua melhoria.

Os objetivos que a organização está definindo devem ser específicos, mensuráveis e adequados à capacidade de gestão da empresa, já que é inútil definir objetivos que a “priori” serão inalcançáveis (por exemplo, renovação da frota, quando não há capacidade econômica).

Um exemplo de objetivo pode ser:

- **Objetivo:**
Que todos os distribuidores de mercadorias realizem um curso de condução segura.
- **Prazo:**
31 de dezembro de 2014.
- **Indicador:**
(número de cursos realizados/número de trabalhadores da distribuição)* 100.

* Valor de referência de 100%.

Os objetivos devem ser integrados em um plano de ação no qual serão definidas as responsabilidades para cada um, ações detalhadas e datas de realização, para que se possa acompanhá-los.

VII

MONITORAMENTO E MEDIÇÃO

Monitoramento e medição devem ser definidos para os processos afetados pela segurança viária, bem como a metodologia a ser utilizada no seu controle.

Por exemplo, no processo de distribuição para os clientes, se ficar estabelecido que as rotas de entrega terão um critério de cálculo para que sejam seguras, periodicamente (de acordo com os critérios estabelecidos), deve ser checado se isso está sendo observado.

Outro exemplo é que, se definido um controle de álcool esporádico, devem ser fixados critérios de desempenho (quem, quando, etc.) e como avaliar os resultados.

Essa rotina deve ser documentada.

Feito tudo isso, o sistema deve ser documentado. A Norma não estabelece critérios para a documentação, mas é possível deduzir que o mínimo que é o seguinte:

- Organização: atribuições e responsabilidades.
- Controle de documentos e registros.
- Identificação dos requisitos legais.
- Monitoramento e medição.
- Análise e avaliação.
- Auditorias.

Também devem ser definidos os registros do sistema.

Índice de um procedimento típico:

- I. Objetivo.
- II. Âmbito.
- III. Papéis e responsabilidades.
- IV. Documentos de referência.
- V. Fazer.
- VI. Registros.
- VII. Anexos.

A implantação é o processo pelo qual uma organização põe em uso os procedimentos do sistema de gestão.

A implantação dos procedimentos gerais é a fase principal e mais importante no estabelecimento de um Sistema de Gestão de Segurança Viária. Portanto, deve ser planejada com cuidado e obter o acordo dos envolvidos de forma que sejam cumpridas as metas previstas.

As fases definidas para a implementação são:

- Apresentação do projeto.
- Elaboração do plano de implementação.
- Divulgação, informação e formação.
- Monitoramento.
- Auditoria.

Apresentação do projeto

Durante a reunião introdutória, irá se proceder à apresentação do sistema de gestão, os diversos documentos que o compõem e suas principais características.

Além disso, vai se buscar resolver todas as questões ou dúvidas que possam surgir nos responsáveis pela implementação.

Serão realizadas reuniões com toda a organização, de forma conjunta ou em grupos, sendo desejável que pessoas da alta administração estejam presentes para demonstrar o seu envolvimento e compromisso.

Plano de implementação

Tarefas de planejamento partem do princípio da realização de atividades críticas antes do início dos procedimentos.

Às vezes, a empresa deve realizar uma série de atividades que a preparem para realizar a aplicação do procedimento com garantia de êxito. Entre estas, podem estar as seguintes:

- Atividades de comunicação e treinamento.
- Atividades de elaboração de documentação complementar.

- Atividades de elaboração de formulários.
- Outras atividades: compra de equipamentos, contratação de pessoal, etc.

Note-se que o documento nunca irá incluir uma lista de todas as atividades e nem uma descrição completa delas. Em vez disso, refere-se a atividades com algum grau de criticidade e as descreve genericamente. Se considerado necessário, para determinadas atividades se estabelecem instruções que as descrevam mais detalhadamente e as referenciam ao documento (documentos complementares).

O planejamento detalhado da implementação é realizado considerando individualmente cada um dos procedimentos, tendo em conta o volume de trabalho envolvido e a disponibilidade de pessoal das áreas envolvidas.

Dois cenários possíveis:

- a) Que a implantação se inicie quando todos os procedimentos estiverem prontos.
- b) Que a implantação se realize em paralelo com o desenvolvimento dos procedimentos, iniciando a implantação destes à medida que vão sendo elaborados.

O método de planejamento é o mesmo em ambos os casos, embora o último seja complicado por não permitir uma visão geral, desde o início, o que pode conduzir a uma estimativa errada dos recursos necessários para levar a cabo a implantação. Como resultado, pode ser necessário fazer ajustes ao plano conforme os procedimentos vão sendo incorporados no processo.

O grupo de trabalho deverá elaborar um plano para a implantação do Sistema de Segurança Viária, que inclua o seguinte:

- I. Plano de divulgação, informação e formação.
- II. Data de entrada em vigor dos procedimentos.
- III. Data para o pleno cumprimento.
- VI. Indicador do grau de cumprimento.
- V. Responsável pela implantação de cada procedimento.

Para o planejamento da implantação de cada procedimento, pode ser utilizado o formato de "Planejamento de Implantação", conforme indicado abaixo. No caso do procedimento ser implementado em vários locais da organização, deve ser preenchido um formulário para cada um desses locais, indicando os envolvidos do local em questão.

No formulário, deverá constar:

- Código e título do procedimento a implantar.
- Unidade organizacional onde se implementará.
- Responsável pela implantação.
- Data de início da implantação e data em que todas as atividades do processo devem ter sido realizadas.
- Lista de documentos adicionais a serem elaborados e as pessoas responsáveis por fazer.

Se desejável, estabelecer um prazo limite.

- Relação de registros de dados a serem feitos e as pessoas responsáveis por fazer.
- Formação específica a realizar e os responsáveis por fazer, no caso de formação interna, ou entidade, no caso de treinamento externo. É conveniente definir a data em que o curso será ministrado.
- Outros meios. Devem ser especificados os recursos humanos e materiais não disponíveis rotineiramente no processo e que são necessários para implantação de acordo com o planejamento.
- Observações. Serão incluídas de acordo com a necessidade.
- Assinatura do responsável pela implantação e data.

X

DIVULGAÇÃO, INFORMAÇÃO E FORMAÇÃO

Para cumprir com os requisitos do sistema de gestão, é necessário que todos os membros da unidade conheçam quais são requisitos a cumprir, as etapas a serem executadas, os registros a serem gerados, etc.

Em particular, se realizarão as seguintes atividades:

Comunicação de responsabilidades

As responsabilidades atribuídas na fase de planejamento devem ser formalmente comunicadas às pessoas designadas.

A comunicação será escalonada, ou seja, o responsável pela implementação do sistema de gestão comunicará aos responsáveis pela implantação dos procedimentos, estes aos responsáveis pelas atividades e estes às pessoas sob sua responsabilidade.

A comunicação das responsabilidades deve:

- Estipular em detalhes todas as tarefas que a pessoa envolvida deve realizar: operacionais, de controle, de monitoramento, de registro e de comunicação.
- Fornecer documentação de referência: procedimentos e outros documentos necessários, padrões, etc.
- Indicar a necessidade de documentos complementares: instruções.
- Indicar a necessidade de desenvolver formulários.
- Comunicar o planejamento detalhado da implementação do procedimento.

Formação

Para treinar, informar e formar toda a equipe, deverá se estabelecer um programa de formação, que incluirá os seguintes níveis:

- Formação sobre o sistema para os trabalhadores.
- Formação de funcionários com funções e responsabilidades específicas nos procedimentos.

As necessidades de formação podem ser estabelecidas com base nas seguintes considerações:

- Novas atividades de qualquer tipo, incluídas no procedimento: operativas, de monitoração, de controle, de registro ou informativas.
- Atividades modificadas.
- Atividades onde geralmente tem havido acúmulo de falhas.

No início da implantação de cada procedimento, deve ser realizada uma contínua monitoração por parte do:

- Responsável pela implantação do procedimento.
- Representante da direção.

A supervisão do início da implantação do procedimento se concentrará em:

- Monitorar as atividades operacionais planejadas e na ordem especificada.
- Verificar que para cada atividade se dispõe das entradas necessárias e que resultam nas saídas estipuladas.
- Verificar se as pessoas envolvidas têm os documentos corretos.
- Verificar se os dados são coletados e registrados.

O monitoramento deve ser realizado pelo responsável direto pela implantação do procedimento. Em caso de processos muito complicados, pode delegar parcialmente ao responsável pelas atividades.

Dada a importância desta etapa, é altamente desejável que o responsável pelo procedimento ou o gerente do projeto prepare um relatório periódico resumindo os problemas, as vantagens, os incidentes, soluções e resultados que surgem durante o processo de implementação.

Depois de ter feito o processo de implementação, e depois de ter deixado que o sistema rode por um tempo suficiente, deve-se realizar uma auditoria interna.

A auditoria, juntamente com as outras informações, dará uma fotografia de como o sistema está funcionando, pontos fortes e fracos, por meio dos quais a direção pode avaliar o sistema e determinar as medidas a tomar para iniciar o processo de melhoria contínua.

Os auditores, se funcionários da própria empresa, devem ser independentes das partes que auditam, portanto, não pode ser auditor nenhum membro do grupo de implementação.

FICHA TÉCNICA

Fonte:

ISO 39001 – ROAD TRAFFIC SAFETY (RTS) MANAGEMENT SYSTEMS –
REQUIREMENTS WITH GUIDANCE FOR USE

International Standard, primeira edição de outubro de 2012.

Aquisição da Norma: www.abntcatalogo.com.br

Pesquisa e texto:

Paulo Cesar Gottlieb
(TRS Engenharia)

Revisão de texto:

Silmara Vitta

Projeto gráfico, diagramação e editoração:

SK Editora Ltda.

Realização:

Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST)

Contatos:

e-mail: pvst.br@volvo.com

www.volvo.com.br/pvst

www.facebook.com/pvstbr

Fones: (41) 3317-8403 / 3317-8633

Realização:



www.volvo.com.br/pvst
www.facebook.com/pvstbr



Construindo um novo futuro

VOLVO