

Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança

Guia de implementação

2020.05.05



Controlo do Documento	
Elaborado por:	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. Avenida Elias Garcia, nº 103 1050-098 Lisboa Portugal
Edição/Revisão	03 / 2020
Data:	2020.05.05
Tipo de Documento	Guia
Status do Documento	Final

ÍNDICE

NOTA INTRODUTÓRIA	1
1. INTRODUÇÃO	2
2. CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA	3
3. GESTÃO DA SEGURANÇA	6
4. AVALIAÇÃO DO RISCO	7
5. MONITORIZAÇÃO	9
6. INDICADORES DE SEGURANÇA	11
7. CULTURA DE SEGURANÇA	12
8. CONCLUSÕES	13

NOTA INTRODUTÓRIA

O presente guia tem como objetivo definir, através de um modelo harmonizado, a estrutura e conteúdo do Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança (SGS) que as empresas ferroviárias devem apresentar ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT, I.P.) até 30 de Junho de cada ano.

Neste contexto a estrutura de relatório contempla os requisitos legais¹ assim como informações complementares necessárias para, do ponto de vista da segurança, caracterizar as empresas e avaliar o modo como gerem a segurança.

Os relatórios elaborados pelas empresas não serão divulgados pelo IMT, I.P. No entanto, as informações contidas nos relatórios serão utilizadas, de forma agregada, para a elaboração do Relatório Anual de Segurança Ferroviária do IMT, I.P.².

¹ Previstos no art.º 66.º-C do Decreto-Lei n.º 270/2003 alterado pelo Dec. Lei n.º 151/2014 de 13 de Outubro e no art.º 18º do Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013.

² Relatório previsto no art.º 66.º-O do referido Decreto-Lei o qual deverá ser enviado à Agência Ferroviária Europeia até 30 de Setembro de cada ano.

1. INTRODUÇÃO

O capítulo de introdução deve apresentar informação genérica sobre:

- O **objetivo e âmbito** do relatório, a sua distribuição e os requisitos legais que são cumpridos com a sua publicação;
- Um **sumário** das actividades mais relevantes no âmbito da segurança desenvolvidas no ano anterior e a análise geral das tendências de longo prazo (igual ou superior a 5 anos);
- A **implementação e desenvolvimento de actividades** relacionadas com a segurança tendo em vista o cumprimento de requisitos legais³, ou de Recomendações de Comissões de Investigação.

Podem também ser referidas actividades que tenham sido desenvolvidas de modo voluntário. Incluem-se aqui a supressão ou reclassificação de passagens de nível, evolução de tecnologias de sinalização, instalação de rádios ou sistema ATPN (Convel), entre outras actividades desenvolvidas.

³ Por exemplo, o Decreto-Lei n.º 270/2003, as diversas Especificações Técnicas de Interoperabilidade, a Diretiva relativa à Segurança Ferroviária, as Instruções do IMT, I.P., entre outros.

2. CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA

Neste capítulo deve ser identificada a empresa e descrita a sua organização interna, assim como a apresentação de dados técnicos.

2.1 Identificação

- a) Nome;
- b) Morada;
- c) *Website / hiperligação* para o Diretório da Rede;
- d) Data de início da atividade comercial;
- e) Número e data da licença (só operadores);
- f) Número e data do Certificado de Segurança / Autorização de Segurança;
- g) Organigrama.

2.2 Dados Técnicos

a) Gestor da Infraestrutura

- i. Km de linha totais e por tipo de bitola;
- ii. Km de linha com via única e com cada um dos tipos de via múltipla (dupla, tripla, quádrupla, etc.);
- iii. Km de via totais (km linhas de vias múltiplas multiplicado pelo nº de vias);
- iv. Km de linha eletrificada;
- v. Km e % de linhas equipadas com sistema TPS (Convel);
- vi. Km e % de linhas equipadas com sistema de comunicação solo-comboio (RSC; GSM-P; GSM-R);

vii. N^o total de passagens de nível, por km de linha e por km de via divididas nas seguintes categorias e subcategorias:

1. Passagens de nível ativas com:

- i. Aviso automático aos utilizadores;
- ii. Proteção e aviso automática aos utilizadores;
- iii. Aviso e proteção automática aos utilizadores e proteção automática dos comboios;
- iv. Aviso e/ou proteção manual dos utilizadores;

2. Passagens de nível passivas;

viii. N^o de comboios, subdivididos nas seguintes categorias: mercadorias; passageiros; marchas; total;

ix. N^o de CK subdivididos nas seguintes categorias: mercadorias; passageiros; marchas; total;

x. % de CK realizados com o sistema automático de proteção de comboios TPS (Convel);

xi. N^o de responsáveis de condução (próprios e de subcontratados);

xii. N^o de agentes de apoio à condução (próprios e de subcontratados);

xiii. N^o total de horas trabalhadas na empresa (empresa e contratos de prestação de serviços, incluindo atividades não relacionadas com a segurança) (opcional);

b) Empresas de transporte ferroviário

i. Tipo de tráfego, subdividido nas seguintes categorias: passageiros, mercadorias, passageiros + mercadorias;

ii. N^o de locomotivas, subdividido nas seguintes categorias: diesel-elétricas, elétricas, total;

iii. N^o de automotoras, subdividido pelas seguintes categorias: diesel-elétricas, elétricas, total;

iv. N^o de vagões;

- v. N^o de carruagens;
- vi. N^o de responsáveis de condução;
- vii. N^o de agentes de apoio à condução;
- viii. N^o de operadores comerciais com actividades relacionadas com a segurança;
- ix. N^o de comboios subdivididos nas seguintes categorias: mercadorias; passageiros; marchas; total;
- x. N^o de CK subdivididos nas seguintes categorias: mercadorias; passageiros; marchas; total;
- xi. % de CK realizados com o sistema automático de proteção de comboios TPS (Convel) operacional;
- xii. N^o de passageiros-km (PK);
- xiii. N^o de toneladas-km (TK);
- xiv. N^o total de horas trabalhadas na empresa (empresa e contratos de prestação de serviços, incluindo actividades não relacionadas com a segurança) (opcional);

3. GESTÃO DA SEGURANÇA

Para o ano em análise, a empresa deverá reportar o modo como realizou a gestão da segurança, através de:

- a) Identificação dos objetivos qualitativos e quantitativos de segurança adotados;
- b) Identificação dos planos e procedimentos elaborados para atingir os objetivos de segurança;
- c) Informação sobre a forma como foram cumpridos os objetivos de segurança;
- d) Informação sobre os resultados dos planos de segurança implementados;
- e) Informação sobre o número de auditorias internas de segurança planeadas e % de realizadas de acordo com o SGS;
- f) Informação sobre os resultados das auditorias internas de segurança;
- g) Informação relevante sobre os resultados das reuniões de revisão do SGS;
- h) Informação sobre as ações tomadas na sequência de recomendações emitidas no âmbito dos Relatórios de Investigação de Segurança do GPIAAF;
- i) Informação sobre as ações tomadas na sequência de recomendações emitidas em ações de fiscalização do IMT;
- j) Informação sobre medidas voluntariamente tomadas que, não sendo obrigatórias por lei, foram consideradas importantes para melhoria da segurança;
- k) Observações sobre deficiências e funcionamento incorreto da exploração ferroviária ou da gestão da infraestrutura, que possam ser importantes para a autoridade responsável pela segurança;
- l) Lista da regulamentação, normas e procedimentos internos publicados no âmbito da segurança ferroviária.

4. AVALIAÇÃO DO RISCO

O gestor de infraestrutura e cada empresa ferroviária em cumprimento do Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013 deve dar conta, resumidamente, da sua experiência com a aplicação do Método Comum de Segurança (MCS) para determinação e avaliação dos riscos, nomeadamente nos seguintes aspetos:

- a)** Descrição das principais alterações consideradas não-significativas:
 - i. Tipo de alteração (técnica, operacional e/ou organizacional);
 - ii. Critérios de decisão (critério nacional se existir, ou o critério proposto pelo Artigo n.º 4(2) do Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013, etc.);

- b)** Descrição das principais alterações consideradas significativas:
 - i. Tipo de alteração (técnica, operacional e/ou organizacional);
 - ii. Envolvimento de subcontratados;
 - iii. Envolvimento de entidades de avaliação para realizar a avaliação independente da correta aplicação do Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013;
 - iv. Breve descrição da eficácia do processo de gestão do risco definido no Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013;
 - v. Critérios de decisão (Critério nacional se existir, critério proposto pelo Artigo 4 (2) do Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013, etc.):
 - Fase de identificação dos riscos;
 - Avaliação e determinação do risco;
 - Uso de códigos de práticas e determinação do risco;
 - A comparação com sistemas semelhantes;

- Estimativa expressa do risco;
 - Demonstração de cumprimento dos requisitos de segurança;
 - Processo de gestão dos perigos;
- c)** Disponibilidade nas empresas de recursos qualificados e competentes suficientes nas áreas de avaliação e gestão dos riscos;
- d)** Breve descrição das auditorias realizadas para avaliação da eficiência do processo de gestão dos riscos;
- e)** Breve descrição do feedback dos subcontratados e das entidades independentes de avaliação sobre a aplicação do Regulamento;
- f)** Dificuldades verificadas na coordenação com os atores envolvidos na mudança ou num projeto, para uma identificação e gestão dos riscos partilhados nas interfaces entre eles, incluindo a maneira como as informações relevantes são trocadas entre eles;
- g)** Avaliação das melhorias registadas na aplicação do MCS face a anos anteriores.

5. MONITORIZAÇÃO

O gestor de infraestrutura e cada empresa ferroviária devem dar conta, resumidamente, da sua experiência de aplicação do MCS para a atividade de monitorização aprovado pelo Regulamento (UE) n.º 1078/2012, nomeadamente sobre:

- a)** Estratégias e prioridades definidas para monitorização do funcionamento do SGS e respetivo plano ou planos de monitorização, as quais poderão ser enquadradas numa das seguintes possibilidades:
- Monitorização pró-ativa como parte do SMS que verifica a eficácia dos processos, procedimentos e medidas de controlo de risco do SMS, com base em prioridades (ou seja, áreas de maior risco) ou na monitorização de todos os processos,
 - Monitorização pró-ativa com base nos conhecimentos e resultados de atividades de monitorização anteriores para identificar o que monitorar, com ligações pouco claras ao SMS,
 - Estratégia de monitorização reativa com base nas lições aprendidas das investigações de acidentes e incidentes, a fim de evitar ocorrências semelhantes;
- b)** Processos de recolha e análise de informações;
- c)** Situações de incumprimento dos requisitos do SGS⁴ e respetivos planos de ações corretivas e preventivas;
- d)** Execução dos planos de ações corretivas e preventivas;
- e)** Avaliação da eficácia das medidas previstas nos planos de ações corretivas e preventivas;

⁴ Definidos nos Regulamentos (UE) n.ºs 1169/2010 (gestor da infraestrutura) e 1158/2010 (empresas ferroviárias)

- f)** Dificuldades verificadas na coordenação adequada com outras partes interessadas (incluindo fornecedores e subcontratados) para monitorar a eficácia das medidas de controlo dos riscos partilhados;
- g)** Avaliação das melhorias registadas na aplicação do MCS face a anos anteriores;
- h)** Breve descrição da perceção da empresa quanto à eficácia do MCS, designadamente se é considerado uma ferramenta pró-ativa para proteger os negócios da empresa e permitir otimizar os custos e a competitividade da empresa, ou vista apenas como uma obrigação legal.

6. INDICADORES DE SEGURANÇA

A informação sobre os indicadores de segurança deverá ser preenchida na tabela em anexo ao Guia de Implementação do IMT relativo ao «Apuramento de Indicadores Comuns de Segurança», na medida em que forem aplicáveis à empresa (gestor da infraestrutura ou empresa ferroviária). Este Guia está disponível no site do IMT⁵, podendo o IMT atualizar a referida tabela, sempre que necessário, enviando a versão atual aos responsáveis da área da segurança das empresas.

A empresa deve realizar uma análise sobre os indicadores apresentados, indicando as tendências encontradas e as possíveis razões para a sua existência.

Avaliar o impacto dos seus resultados nas actividades a realizar no ano seguinte.

⁵ <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesFerroviarios/CaminhodeFerro/GuiasdeApoio/Paginas/GuiasNacionais.aspx>

7. CULTURA DE SEGURANÇA

O gestor de infraestrutura e cada empresa ferroviária devem indicar as ações em curso para a promoção da cultura de segurança, nomeadamente:

- O seu modelo de suporte à Cultura de Segurança;
- Elementos intervenientes no processo;
- Atividades desenvolvidas e relacionadas com a implementação, gestão e monitorização da Cultura de Segurança;
- Processo de gestão da melhoria contínua.

As empresas devem descrever as ações implementadas ou planeadas para integrar no SGS os aspetos relacionados com os fatores humanos e organizacionais, bem como fomentar a introdução ou desenvolvimento dos princípios de cultura justa, necessários ao reforço de um ambiente de confiança mútua com os trabalhadores, que propicie o reporte de ocorrências relevantes para a segurança sem que estes tenham receio de ser penalizados por ações, omissões ou decisões comensuráveis com a sua experiência, formação e circunstância.

Deverão ainda ser identificadas eventuais necessidades de formação específica, assim como as ações de formação desenvolvidas, sobre como atender aos requisitos do SGS relacionados à cultura de segurança e fatores humanos e organizacionais.

8. CONCLUSÕES

Neste capítulo deverá ser realizado um resumo das actividades e eventos mais relevantes do ano em análise, bem como a perspetiva da empresa para o(s) ano(s) seguinte(s), identificando-se as respetivas prioridades em matéria de segurança.