

BASES PARA UM ACORDO

“AGENTES DE ACOMPANHAMENTO DE COMBOIOS”

ENTRE:

PRIMEIRO: SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS

SEGUNDO: PLATAFORMA SINDICAL constituída pelos seguintes sindicatos:
SFRCI, FECTTRANS / SNTSF, SINFA, ASCEF, SINAFE E SINFB.

CONSIDERANDO QUE:

- I) Se entende que a segurança na circulação ferroviária – de pessoas, bens e populações atravessadas pela mesma – é a questão nuclear para o processo de desenvolvimento do sector e, nesse sentido é necessário contemplar todos os pressupostos com esse fim e os mecanismos capazes de garantir uma circulação ferroviária segura;
- II) A garantia do cumprimento de todas as normas de segurança passa pela obrigação de uma constante fiscalização das entidades-competentes, que têm que ser dotadas de todos os meios para esse fim;
- III) Qualquer alteração da regra geral do número mínimo de tripulantes de comboios das empresas de transporte ferroviário tem que ser antecedida por um estudo da análise de risco, conforme determina a regulamentação europeia;
- IV) O **Regulamento Geral de Segurança I (RGS I)**, relativo à segurança de circulação ferroviária, da autoria do **Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)**, fixa nomeadamente as regras relativas à tripulação mínima dos comboios, dentro do contexto das regras da União Europeia;
- V) O **RGS I** aplica-se a **qualquer ETF – Empresas de Transporte Ferroviário** - que opere em toda a rede nacional;
- VI) No âmbito do referido **RGS I**, a regra geral relativa à tripulação mínima dos comboios é a de que esta tripulação é constituída por um Maquinista e por um Agente de Acompanhamento, sendo excepcionais as situações em que é possível a aplicação da regra do “Agente Único”;
- VII) As situações excepcionais previstas no **RGS I** relativas à regra do “Agente Único” obedecem ao cumprimento de um conjunto de requisitos técnicos, relativos à unidade motora, ao material circulante, à infraestrutura e ao pessoal;
- VIII) A aplicação da regra geral que impõe uma tripulação constituída por um Maquinista e por um Agente de Acompanhamento é a que melhor se adequa, enquanto regra geral, tendo em conta o estado global dos ativos da superestrutura da via ferroviária;
- IX) As partes pretendem, por esta via, tornar claro que as regras do “Agente Único” são excepcionais e que enquanto regras excepcionais devem ser objeto de fiscalização por parte do IMT, entidade que deverá ficar igualmente incumbida de apreciar todos os pedidos de eventual aplicação do Agente Único e de autorizar previamente a sua aplicação, apenas nos casos em que os referidos requisitos estejam cumulativamente previstos;

ms
[Handwritten signatures]
FLÁVIO GOMES

- X) As partes pretendem, também, deixar claro que no caso da CP, hoje e no futuro, a regra é a de que a tripulação de um comboio de transporte de passageiros é constituída por um maquinista e um agente de acompanhamento;

É celebrado o presente Acordo, que fixa as **Bases de Entendimento** para a aplicação e concretização das regras relativas à tripulação mínima constantes do referido **RGS I** e que se rege pelos presentes princípios:

1. O Governo através do **IMT**, como é sua obrigação e competência, fiscaliza o cumprimento escrupuloso do **RGS I**, nomeadamente a regra 8.10. relativa à Tripulação dos comboios, comprometendo-se a criar uma nova regra segundo a qual a eventual aplicação da regra excecional do Agente Único deve ser objeto, caso a caso, de autorização prévia por parte do **IMT**, que deverá para o efeito verificar se estão escrupulosamente preenchidos os requisitos técnicos constantes do mencionado regulamento, relativos à unidade motora, ao material circulante e à infraestrutura, na base da respectiva análise de risco, bem como, garantir condições de acesso / embarque nos comboios aos utentes com mobilidade reduzida e segurança /acompanhamento dos utentes em geral.
2. Como consequência do ponto anterior, quaisquer ETF que pretendam aplicar a excepção à regra de um maquinista e um Agente de Acompanhamento (Agente Único) terão de apresentar, em relação a cada troço/serviço ferroviário, pedidos expressos ao **IMT** de acordo com o ponto anterior. Desta forma, a circulação de comboios em regime de agente único só poderá ser efectuada após parecer positivo do **IMT**, devendo este ser comunicado aos requerentes e à empresa Infraestruturas de Portugal.
3. No mesmo sentido, o **IMT**, como é sua obrigação e competência, fiscalizará de forma sucessiva a correta e integral aplicação da regra excecional do agente único, de forma a verificar se as ETF's que a empregam estão, ou não, a aplicar corretamente o **RGS I**.
4. O Governo compromete-se, ainda, em articulação com o **MTSSS**, a implementar as medidas necessárias para transpor para a ordem jurídica interna o disposto no artigo 28.º da Diretiva 2007/59/CE de 23 de outubro de 2007 estabelecendo os requisitos necessários para a certificação dos Tripulantes de Comboios de Empresas de Transporte Ferroviário – Maquinistas e Agentes de Acompanhamento de Comboios que exercem funções críticas de segurança, no limite até junho de 2019.
5. É assumido e reconhecido que nas linhas exploradas pela CP, a tripulação de um comboio de transporte de passageiros é constituída por um maquinista e um agente de acompanhamento com as qualificações profissionais necessárias para as funções.
6. Acorda-se incluir no Acordo de Empresa que está atualmente a ser negociado pela CP, que *"a tripulação de um comboio de transporte de passageiros é constituída por um maquinista e um agente de acompanhamento com as qualificações profissionais necessárias para as*

MÁRIO GOMES

funções”, nos termos do ponto 8, acordo esse que passará, por esta via, atenta a natureza de fonte de direito da convenção coletiva de trabalho, a assumir a forma de normativo aplicável à empresa, durante todo o prazo de vigência do referido Acordo de Empresa, que se estima tenha o mínimo de 48 meses, a que acresce, em caso de caducidade, o respetivo período de sobrevigência legal.

7. Como consequência do previsto no ponto anterior, e em caso de aprovação do novo Acordo de Empresa, o normativo da referida convenção coletiva de trabalho será não apenas aplicável à CP, por força do princípio da filiação (artigo 496.º do Código do Trabalho), mas também a todas as outras situações previstas no Código do Trabalho, nomeadamente as que decorrem do artigo 498.º.
8. Com efeitos imediatos e até que o referido Acordo de Empresa esteja concluído, O Governo compromete-se que a CP, que entretanto irá negociar com outras estruturas sindicais, suspenderá, com efeitos internos entre as partes, o parágrafo final constante do Ponto 2 da Instrução de Operação (IOP) n.º 20, relativa aos agentes de acompanhamento de comboios, na sua versão de 30 de abril de 2018, passando a aplicar a regra segundo a qual:

“2. Categorias que podem desempenhar as funções de acompanhamento de comboios:

A função de acompanhamento de comboios pode ser desempenhada pelo pessoal pertencente às seguintes categorias profissionais:

- *Operador de Revisão e Venda (ORV);*
- *Operação de Venda e Controlo (OVC);*
- *Operador de Transportes;*
- *Chefe de Equipa Comercial;*
- *Inspector do Serviço Comercial;*
- *Inspector Chefe do Serviço Comercial;*
- *Chefe de Equipa de Transportes;*
- *Inspector de Transportes;*
- *Inspector Chefe de Transportes.*

Nos casos específicos de marchas técnicas de ensaios de material, de receção/homologação de material e nas marchas técnicas associadas à prestação de socorro, os Maquinistas / Maquinistas Técnicos, Inspectores / Inspectores Chefe de Condução-Ferrovia e de Tração podem também exercer as funções de acompanhamento de comboios no que respeita à segurança e marcha do comboio, na ausência de um dos agentes anteriormente indicados”.

9. Com a entrada em vigor do Acordo de Empresa, a CP irá alterar a IOP nº 20, em conformidade com o definido, nos pressupostos do presente acordo.
10. É assumido ainda o compromisso de incluir na negociação do contrato de concessão que irá celebrar com o concedente as regras constantes do

Miriam Gomes

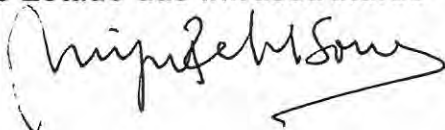
10/23

presente Acordo. A Secretaria de Estado das Infraestruturas, por sua vez, no âmbito das negociações com outros operadores e dentro do quadro da legislação europeia, compromete-se a diligenciar para garantir a sã concorrência no sector e para que futuros contratos de concessão acolham também preocupações relativas à segurança da circulação ferroviária.

11. Face ao acordado, no contexto das greves realizadas, não serão aplicados quaisquer procedimentos disciplinares decorrentes das referidas greves. Os sindicatos, por sua vez, comprometem-se a cancelar as greves agendadas e a não convocar novas greves relacionadas com a questão do RGS, que é objeto do presente acordo, salvo em caso de incumprimento do mesmo.

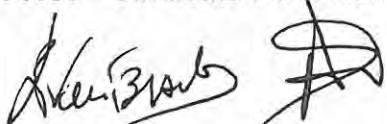
Lisboa, 22 Junho 2018

Pelo Secretário de Estado das Infraestruturas

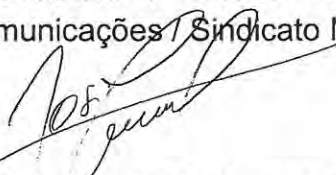


Pelas Organizações Sindicais:

SFRCI – Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante



PECTRANS / SNTSF – Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações / Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário



MÁRIO GOMES

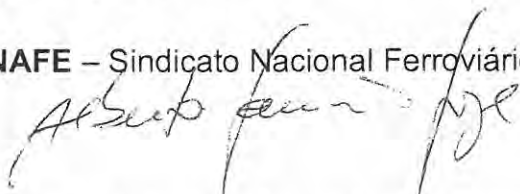
SINFA - Sindicato Nacional de Ferroviários e Afins



ASCEF – Associação Sindical das Chefias Intermédias de Exploração Ferroviária



SINAFE – Sindicato Nacional Ferroviários de Movimento e Afins



SINFB – Sindicato Independente Nacional dos Ferroviários

