



# SMAQ – SINDICATO DOS MAQUINISTAS

COMUNICADO 02/21

18 de março de 2021  
**Nacional**



## Regulamento de Carreiras da CP, EPE

Após alguns meses de negociação, e dada a persistência da CP em algumas matérias que para a Carreira de Tração não são de todo aceitáveis, o SMAQ enviou à Comissão Negociadora um documento em que traça os limites à matéria negociável e adianta propostas razoáveis que, estamos certos, muito contribuirão para a valorização da carreira e para um melhor desenvolvimento da empresa. As propostas do SMAQ vão inclusivamente no sentido da melhoria da produtividade geral da CP. No sentido da sua modernização organizacional, para que se construa definitivamente um Caminho de Ferro do Século XXI. Estamos sempre abertos à negociação, desde que esta, obviamente, seja produtiva.

A Direção do SMAQ alerta a Carreira de Tração para não se deixar influenciar por documentos apócrifos que são postos a circular com o objetivo de torpedear a nossa estratégia. Quando existe essa necessidade, é porque a nossa estratégia incomoda alguns interesses instalados.

## Negociação do AE da Medway

Estando a negociação a decorrer ultimamente a bom ritmo, aproximando-se da fase final da negociação das matérias mais importantes, inexplicavelmente, alegando “custos exorbitantes” a Medway decidiu recuar numa matéria, relativamente à duração máxima do período normal de trabalho diário, que ambas as partes já tinham dado como consolidada.

Haverá nova reunião com a Comissão Negociadora da Medway dentro de uma semana para que reavaliem a sua posição. A Direção do SMAQ deixou bem claro que não aceitará recuos nas matérias consolidadas com argumentos poucos credíveis e de última hora.

## Certificados Complementares à Carta de Maquinista

O IMT delegou nas empresas de transporte ferroviário (ETF) a metodologia para a emissão dos certificados complementares à Carta de Maquinista.

Delegou, mas não estabeleceu normas claras nem critérios uniformes. Isto é, na prática, cada empresa decide como entende quais são os critérios que adota para a emissão dos certificados.

A Direção do SMAQ enviou atempadamente um ofício ao IMT solicitando uma reunião para abordar estes assuntos e do qual ainda não obteve resposta apesar da urgência e sensibilidade da matéria.

A Direção do SMAQ considera que devem existir três critérios fundamentais a ter em conta neste processo, a saber: Uniformidade, Legalidade e Segurança.

## Uniformidade:

O SMAQ considera que devem ser estabelecidos critérios uniformes a todas as ETF. Não será aceitável que uma empresa adote como critério emitir certificados apenas para as unidades motoras e itinerários que, nos termos da lei, os maquinistas estão habilitados – a metodologia correta na nossa opinião – e outra decida emitir certificados para todas as unidades motoras e itinerários que constam no registo de cada maquinista mesmo que, por exemplo, esse maquinista já não conduza essa unidade motora há dez anos ou não percorra esse itinerário há 5 anos. Além da desigualdade e discriminação que é estabelecida entre maquinistas de diferentes empresas, levantam-se problemas de legalidade e segurança que não são despidiendos.

## Legalidade:

A Lei 16/2011, que aprova o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, foi publicada no dia 3 de maio de 2011. O seu artigo 45.º estabeleceu a sua entrada em vigor 6 meses após a sua publicação, isto é, em 3 de novembro de 2011. O seu artigo 44.º - Direito transitório – estabeleceu um prazo de 7 anos para que todos os maquinistas estivessem devidamente certificados. Esse prazo terminou em 3 de novembro de 2018. Isto é, a Lei está plenamente em vigor em todos os seus aspetos.

Tendo sido invocado, nomeadamente pela Medway, e também inicialmente pela CP, um suposto “momento zero” para o início do processo de certificação que justificaria a adoção de práticas menos conformes com a Lei, surge-nos dizer o seguinte:

O dito “momento zero”, em nossa opinião, **juridicamente fundamentada**, ocorreu em 3 de novembro de 2018 quando terminou o período transitório estabelecido no seu artigo 44.º. Portanto, a Medway, restantes ETF e IMT tiveram tempo suficiente para se prepararem e programarem todos os procedimentos necessários e não é, hoje, concebível a metodologia “ad-hoc” que se pretenderia implementar. Não acreditamos que o GPIAAF, ou mesmo o Ministério Público, reconheçam agora a figura do “momento zero”, particularmente numa lei que foi publicada e entrou em vigor em 2011. **Em caso de acidente que envolva um maquinista possuidor de um certificado que não esteja conforme com a lei, nomeadamente quanto aos critérios relativos às unidades motoras e itinerários, colocá-lo-ia numa situação de responsabilidade civil, e até criminal, muito melindrosa. Todos sabemos que quando as coisas correm mal há a tendência para sacudir a água do capote e invocar a responsabilidade individual de cada um, nomeadamente do último elo da cadeia de segurança, o maquinista.**

## Segurança

A interpretação das leis obedece ao princípio que preserva o direito digno de maior proteção, no caso a segurança da circulação, de bens e pessoas.

A segurança das circulações é sempre um critério que se deve sobrepor a tudo. O SMAQ não colabora com processos que pretendam saltar por cima das regras de segurança estabelecidos legalmente. No caso em apreço, acresce ainda **a segurança jurídica dos maquinistas** da qual não prescindimos para facilitar a vida a quem não fez atempadamente o trabalho de casa.

Nada, neste momento, impede que as empresas passem aos maquinistas, paralelamente à emissão dos certificados conformes com as exigências da lei, uma declaração, ou qualquer outro documento interno, atestando toda a formação constante no seu registo quanto a material motor e itinerários que o maquinista obteve no passado, mesmo que já não cumpram os requisitos legais para constarem nos certificados complementares à carta de condução. Nestes últimos deve apenas constar o que a lei permite. Devem, entretanto, proceder à revalidação de todas as

certificações que julguem pertinentes a todos os trabalhadores o mais rapidamente possível promovendo as necessárias ações de formação/reciclagens/acompanhamentos antes de emitir os certificados complementares ou, em alternativa, averbar posteriormente as certificações entretanto renovadas.

A Direção do SMAQ informa ainda que, por sua ação, a Medway vai modificar um seu normativo interno que, à revelia da lei, pretendia permitir a esta empresa a suspensão dos certificados habilitantes dos maquinistas por mero procedimento disciplinar interno.

### **Perda de Remuneração devido à Crise Pandémica**

Desde o primeiro confinamento que a Direção do SMAQ alerta o CA da CP para esta questão e para a necessidade de medidas de compensação. Tem-no feito continuamente. **O CA da CP, tendo em atenção o contexto criado pela pandemia de Covid-19 e atendendo às nossas razões, numa situação que se pode considerar paralela aos acidentes de trabalho conforme conseguido pelo SMAQ na anterior negociação do AE, decidiu pagar este ano, no subsídio de férias e remuneração do mês de férias, a média dos variáveis independentemente de o trabalhador preencher o requisito dos 11 meses ou não.**