

ACORDO-QUADRO
ELABORADO NO ÂMBITO DO GRUPO DE TRABALHO CRIADO PELO
DESPACHO N.º 7580-A/2019, DE 26 DE AGOSTO

CONSIDERANDO QUE:

- (a) O setor dos transportes rodoviários de mercadorias, bem como os setores económicos onde se inserem os respetivos clientes, nomeadamente os setores da distribuição, da logística, da indústria alimentar, da indústria do vidro de embalagem, dos petróleos e marítimo-portuário, pretendem agilizar as operações de carga e descarga de forma a eliminar ineficiências desnecessárias, designadamente quanto ao modo e o tempo em que estas ocorrem, bem como quanto à competência para a realização de tais tarefas, evitando-se que estas sejam realizadas por quem não tem a incumbência nem competências para o efeito;
- (b) Apesar de a entrega da mercadoria ser hoje maioritariamente pré-organizada e pré-marcada com a determinação de uma janela horária, existem situações em que, por razões diversas, os tempos de espera para o início e conclusão das operações de carga e descarga se revelam excessivos, potenciando prejuízos económicos e perdas de eficiência para todos os *stakeholders*;
- (c) Por outro lado, é frequentemente exigido ao motorista que proceda à carga ou à descarga das mercadorias transportadas, nalguns casos fora das situações excecionalmente previstas no contrato coletivo de trabalho vertical ("CCTV") celebrado entre a ANTRAM e a FECTRANS, publicado no Boletim do Trabalho e Emprego n.º 34, de 15 de setembro de 2018, e que foi objeto de revisão global, tendo o novo CCTV sido assinado pela ANTRAM, ANTP, FECTRANS, SNMMP, SIMM e SNM, aguardando-se a respetiva publicação em BTE;
- (d) As partes estão, por isso, unanimemente empenhadas em garantir o cumprimento do previsto na legislação e no instrumento de regulamentação coletiva aplicável, bem como em reduzir os períodos de espera e garantir condições mínimas de higiene e salubridade aos motoristas que no exercício da sua atividade se deslocam aos locais de carga e descarga das mercadorias que transportam;
- (e) Os tempos de espera são prejudiciais para a economia nacional, criando ineficiências e custos acrescidos que podem ser evitados, caso em que a produtividade empresarial pode ser potenciada;
- (f) A resolução desta questão é de comum interesse, quer para as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, quer para as empresas de distribuição e de logística, quer para os trabalhadores, quer para a economia nacional;
- (g) Através do Despacho n.º 7580-A/2019, de 26 de agosto, foi determinada a criação de um Grupo de Trabalho com o objetivo de avaliar o funcionamento das operações de cargas e descargas, com vista à sua regulamentação;
- (h) A regulamentação desta matéria irá permitir, por um lado, a melhoria das condições de trabalho e de vida dos motoristas e, por outro lado, a melhoria da eficiência das empresas;

- (i) Com o propósito de concretizar a finalidade expressa no Despacho acima identificado, as diversas entidades que integram o Grupo de Trabalho estão interessadas em definir princípios gerais e regras que permitam que tal aconteça;
- (j) A via da autorregulamentação afigura-se como um dos meios adequados à resolução das questões em torno da operação de carga e descarga, pelo menos durante uma fase inicial de implementação das medidas e princípios ora definidos.

É elaborado o presente Acordo-Quadro, que reflete os contributos dos elementos do Grupo de Trabalho e que se rege pelas seguintes disposições, que todas as partes signatárias se obrigam a cumprir e respeitar:

1. TEMPOS DE ESPERA

1.1. Princípios gerais

Tendo em vista a melhoria das condições de trabalho e de vida dos motoristas, bem como a melhoria da eficiência da operação de carga e de descarga em benefício de todos os agentes económicos, os elementos do Grupo de Trabalho acordam no seguinte:

- (a) O presente Acordo-Quadro assenta no princípio da reciprocidade e aplica-se em caso de incumprimento por parte do Carregador, do Expedidor, do Destinatário ou do Transportador.
- (b) Considera-se tempo de espera o período de tempo durante o qual o motorista se encontra parqueado nas instalações do cliente e disponível para que seja dado início às operações de carga e descarga (tempo de espera inicial), ou para sair das instalações do cliente depois de efetuada a operação de carga ou de descarga (tempo de espera final).
- (c) O tempo máximo de espera concedido para realizar cada operação de carga e de descarga da mercadoria, que inclui o tempo de espera inicial e o tempo de espera final, é de 2 horas, contabilizadas a partir da hora previamente acordada ou agendada entre o Expedidor/Destinatário e o Transportador.
- (d) Caso não tenha sido acordada ou agendada uma hora determinada e a viatura se apresente nas instalações em que a operação de carga ou de descarga deverá ter lugar, a contagem do tempo de espera inicia-se a partir da hora de registo da viatura no sistema do Carregador, do Expedidor ou do Destinatário, consoante seja o caso. Este ponto não se aplica, no entanto, às entregas a lojas.
- (e) O tempo de espera não inclui o tempo necessário à operação de carga e descarga, salvo se for contratualizado em sentido diferente entre as partes.
- (f) A operação de carga e de descarga deve ser agendada com a seguinte antecedência:
 - (i) 24 horas de antecedência para o transporte nacional ou no dia útil precedente caso se trate de transporte de mercadorias perigosas;

- (ii) 48 horas de antecedência para o transporte entre Portugal e Espanha ou no dia útil precedente caso se trate de transporte de mercadorias perigosas; e
 - (iii) 72 horas para os restantes transportes internacionais.
- (g) Não obstante o disposto na alínea f) acima, deve atender-se a situações de exceção, nomeadamente situações de rutura, intervenções urgentes, intervenções técnicas ou questões de segurança, que limitem a atividade normal e não permitam obedecer à antecedência normal do planeamento.
- (h) No caso de o cliente ter informado o transportador sobre o horário de funcionamento do local onde a carga ou a descarga terá lugar e o motorista se apresente no mesmo em momento prévio ao agendado ou durante o respetivo período de encerramento, o tempo de espera só terá início após a indicação de novo horário de agendamento.
- (i) É da responsabilidade do expedidor ou do destinatário, conforme se trate de carga ou descarga, garantir que todos os procedimentos necessários a estas operações, nomeadamente, os administrativos e alfandegários, decorrem dentro do período de espera de 2 horas.
- (j) Excetua-se do disposto nas alíneas anteriores as operações de carga cujo despacho alfandegário só pode ser emitido pela Autoridade Tributária após a carga, bem como o transporte de produtos perecíveis que, pela sua natureza, pode ser agendado em prazo inferior às 24 horas.
- (k) Quando o tempo de espera de 2 horas seja ultrapassado por motivo respeitante ao Expedidor ou ao Destinatário, o Transportador tem direito a uma indemnização pelo tempo de paralisação do veículo, por cada hora ou fração, até ao limite de 10 horas, tendo por referência a seguinte tabela:

CATEGORIA	NACIONAL	IBÉRICO	INTERNACIONAL
Veículos iguais ou superiores a 2,5 até 3,5 ton	12€/Hora	13€/Hora	14€/Hora
Veículos superiores a 3,5 toneladas até 7,5 ton	15€/Hora	16€/Hora	17€/Hora
Veículos superiores a 7,5 até 11 ton	18€/Hora	19,5€/Hora	21€/Hora
Pesados superiores 11 a 19 ton	24€/Hora	25,50€/Hora	27,50€/Hora
Pesados superiores 19 a 26 ton	26€/Hora	28€/Hora	30€/Hora
Pesados superiores a 26 até 44 ton	30€/Hora	32,5€/Hora	35€/Hora
Pesados superiores a 44 ton	34€/Hora	37€/Hora	40€/Hora

- (l) Caso a paralisação do veículo seja superior a 10 horas por motivo não imputável ao Transportador, este tem o direito a uma indemnização de acordo com os valores da tabela referida acima, por cada hora ou fração, acrescidos de 25% até ao final da paralisação.
- (m) Não obstante o estabelecido no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, e com base no princípio da reciprocidade, caso se verifique um atraso na apresentação da viatura para carregar e/ou na entrega da carga por motivo imputável ao Transportador, o Carregador, o Expedidor ou o Destinatário, consoante seja o caso, deverá ser indemnizado tendo por referência a tabela acima.
- (n) Caso o atraso na entrega da carga pelo Transportador seja superior a 10 horas, o Carregador, o Expedidor ou o Destinatário, consoante seja o caso, têm o direito a uma indemnização de acordo com os valores da tabela referida acima, por cada hora ou fração, acrescidos de 25% até à concretização da entrega.
- (o) O período máximo de tempo de espera de 2 horas não se aplica aos contratos em vigor que disponham em sentido diferente nesta matéria.
- (p) Os tempos máximos de espera não se aplicam às Instalações Fabris quando a origem e o destino das mercadorias são Terminais Portuários, aos Terminais de Graneis Sólidos e Multiusos dada a natureza do transporte nestes terminais estar englobado num conjunto de grandes quantidades (navio ou fração) e não de transportes individuais de mercadorias, cargas de projeto, cargas de dimensões especiais, cargas que exijam inspeções das autoridades e cargas cuja operação é direta do navio.
- (q) O direito ao pedido de indemnização referido nas alíneas (j) a (n) prescreve no prazo de 1 ano, contado a partir da data da operação de carga ou de descarga que lhe dá origem.

2. CUMPRIMENTO DO CCTV EM VIGOR

Tendo em consideração a imperatividade do cumprimento do CCTV em vigor, é reconhecida a necessidade de observar o referido instrumento nas operações de carga e de descarga, quer quanto às respetivas regras gerais, quer quanto às exceções nele enunciadas.

3. CARGAS E DESCARGAS

3.1. Enquadramento prévio no CCTV em vigor

De acordo com o disposto no Anexo I ("*Categorias Profissionais*") do CCTV acima identificado, na sua redação atual, à categoria profissional de "*Motorista de pesados*", corresponde o seguinte conteúdo funcional:

"Motorista de pesados - É o trabalhador que, possuindo as habilitações exigidas por lei, tem a seu cargo a condução de veículos automóveis ligeiros ou pesados, competindo-lhe proceder à abertura e fecho das caixas de carga, dirigir as operações de carga e descarga, proceder ao acondicionamento, incluindo amarração das mercadorias, zelar pelo cumprimento dos tempos de carga e descarga das mercadorias, adotar os trajetos que lhe forem ordenados e aqueles que se revelem mais benéficos para a empresa, pugnar pela boa conservação do veículo, realizar diariamente a verificação dos principais indicadores do estado aparente de funcionamento das viaturas tripuladas, reportando, de imediato, toda e qualquer anomalia detetada, verificar a existência e conformidade de toda a

documentação relativa ao veículo e à carga transportada, pugnar pela manutenção em segurança, do veículo, carga e demais instrumentos de trabalho, cabendo-lhe, ainda, a tarefa de mudar pneus e realizar outras pequenas operações de reparação ou diagnóstico quando em trânsito.

Sobre o trabalhador motorista não recai qualquer dever de fazer operações de cargas ou descargas de mercadorias, exceto quando o trabalhador tenha sido contratado ou esteja adstrito aos seguintes serviços de transporte:

- Serviços de transporte cuja natureza exija a realização de tais operações, tais como a distribuição, entendendo-se como tal, a distribuição das mercadorias dos armazéns centrais para as respectivas lojas, mudanças e porta-a-porta;

- Serviços de transporte quando, por razões de segurança, em função da formação específica recebida e utilização de equipamento específico, tais operações tenham que ser realizados pelo trabalhador, como é o caso do transporte de combustíveis, graneis e porta-automóveis.

As operações de descarga nas lojas como referidas em cima, só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa."

3.2. Princípios gerais

Tendo em vista a correta aplicação do texto do CCTV acima transcrito, as partes acordam no seguinte:

- (a) As operações de carga e de descarga de mercadorias devem ser realizadas pelo Expedidor ou pelo Destinatário da mercadoria consoante se trate de carga ou descarga, salvo nos casos previstos no CCTV ou nos casos em que exista disposição contratual em sentido contrário, os quais devem recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação em segurança e saúde para o efeito;
- (b) Nos termos do CCTV aplicável, o motorista da empresa de transporte de mercadorias pode realizar operações de carga e de descarga na distribuição das mercadorias entendendo-se como tal, a distribuição das mercadorias dos armazéns centrais para as respectivas lojas, mudanças e porta-a-porta; ou quando, por razões de segurança, em função da formação específica recebida e utilização de equipamento específico, tais operações tenham que ser realizados pelo trabalhador, como é o caso do transporte de combustíveis, graneis e porta-automóveis;
- (c) As operações de descarga nas lojas acima referidas só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa, salvo o disposto na alínea h);
- (d) Caso se verifique a existência de danos decorrentes da realização das operações de carga e de descarga, os mesmos serão da responsabilidade daquele a quem cabe a sua execução, conforme definido na alínea a);
- (e) Quando a operação de carga e descarga seja efetuada pelo motorista nos termos em que a mesma é permitida no CCTV, o expedidor ou o destinatário deverão disponibilizar todos os meios necessários que possibilitem essa operação, designadamente meios técnicos e humanos, assegurando todas as condições de segurança;

- (f) As operações que se realizem dentro do veículo, necessárias à carga ou a descarga da mercadoria, serão da responsabilidade de quem as realiza, devendo, no entanto, o expedidor e o destinatário colocar à disposição do operador todos os meios necessários à operação e informar o motorista quanto aos meios mecânicos disponíveis e quanto às instruções de segurança a ter em conta no seu manuseio;
- (g) Excetua-se do disposto na alínea anterior as operações de carga e descarga na estiva e amarração em que o motorista, quando assista às mesmas, deverá aconselhar e intervir;
- (h) As operações de carga e de descarga realizadas fora do período normal de funcionamento das instalações do Expedidor ou do Destinatário, são obrigatoriamente acompanhadas por representantes destes, que procederão à abertura e encerramento das instalações.;
- (i) Nos terminais portuários de contentores, em que a operação de receção tenha sido previamente anunciada e aceite pelo terminal, após o registo de entrada em parque de espera do veículo, quando o tempo de paralisação ultrapassar 2 horas (excluindo as horas de refeição do terminal) e esta não for da responsabilidade do Transportador ou do seu cliente, deverá o terminal dar imediata prioridade à descarga do contentor, salvo se por motivo de força maior não o puder efetuar.

3.3. Princípios específicos a aplicar às operações de cargas e descargas de mercadorias de matérias perigosas

Nos termos do ponto 3.1:

- (a) O trabalhador motorista que transporte matérias perigosas efetua a respetiva operação de carga e descarga;
- (b) A obrigação mencionada em a) acima justifica-se por questões de segurança, bem como pelo facto de ser necessária a utilização de equipamento específico e formação específica;
- (c) O trabalhador motorista terá a obrigação de proceder à emissão de documentação (guia de entrega, nota de receção de mercadoria ou outra), sempre que se identifique tal necessidade.

4. CONDIÇÕES DOS MOTORISTAS DURANTE OS TEMPOS DE ESPERA

No intuito de conferir condições condignas aos trabalhadores motoristas durante os tempos de espera, são acordados os seguintes princípios:

- (a) As partes reconhecem que o trabalhador motorista tem direito à prestação de trabalho em condições que respeitem a sua segurança e a sua saúde, asseguradas pelo empregador ou, nas situações identificadas na lei, pela pessoa, individual ou coletiva, que detenha a gestão das instalações em que a atividade é desenvolvida, conforme dispõe o artigo 5.º, da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, em conjugação com os artigos 15.º e 16.º do mesmo diploma legal;
- (b) A responsabilidade por condições condignas nos casos de empresas que desenvolvem atividades em simultâneo com os seus trabalhadores no mesmo local de trabalho, consubstancia-

se, assim, na obrigação de coordenação e cooperação entre as entidades empregadoras envolvidas.

(c) Os locais onde o trabalhador motorista deve aguardar pela carga ou descarga da mercadoria devem ser providos de instalações sanitárias e locais de espera com condições de higiene e salubridade, salvo quando tal não seja possível por razões operacionais, caso em que terá sempre de ser facultado o acesso às instalações do Expedidor/Destinatário que este coloque à disposição dos seus trabalhadores para os efeitos aqui referidos.

5. CONTROLO DOS TEMPOS DE ESPERA

5.1. A contabilização dos tempos de espera deverá ser feita através de uma plataforma informática a criar pelo Governo.

5.2. Na ausência da referida plataforma informática, a contagem dos tempos de espera é feita através de:

- a) Documento disponibilizado pelo operador com data e hora de apresentação, o qual pode ser confrontado com os registos de tacógrafo e GPS do transportador;
- a) Caso o operador não entregue qualquer documento, são válidos quaisquer registos do transportador, nomeadamente, registos tacográficos, GPS do transportador, E-CMR ou outros registos, desde que o transportador se encontre nas instalações do operador no momento do controlo.

5.3 Em caso de divergência, as partes podem atribuir competência a um tribunal arbitral para resolução do litígio.

6. PERÍODO DE IMPLEMENTAÇÃO

O presente Acordo-Quadro deverá ser implementado até 30 de junho de 2020, findo o qual a Comissão de Acompanhamento abaixo referida elaborará um relatório que enviará ao Governo, na pessoa do Ministro das Infraestruturas e Habitação, o qual deverá conter a avaliação da implementação do presente acordo, medidas a adotar e eventuais propostas de intervenção legislativa, se necessárias.

7. FISCALIZAÇÃO

7.1. Para efeitos de acompanhamento da implementação do presente Acordo-Quadro e respetiva fiscalização, será constituída uma Comissão de Acompanhamento.

7.2. A Comissão de Acompanhamento funcionará por um período de 18 meses, por forma a poder introduzir fatores de melhoria na cadeia de transporte.

7.3. A Comissão de Acompanhamento será constituída por representantes da ACT, ANTRAM, ANTP, APED, CPC, FECTTRANS, SIMM, SNMMP e ANECAP, sob a coordenação do representante do membro do Governo responsável pela área das infraestruturas e da habitação.

7.4. A Comissão de Acompanhamento reunirá mensalmente ao longo do período de implementação, com o objetivo de acompanhar a concretização do presente Acordo-Quadro.

7.5. Findo o período de implementação, a Comissão de Acompanhamento deverá produzir um relatório final das suas atividades e respetivas conclusões e medidas a implementar, a submeter ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas e da habitação.

7.6. Sem prejuízo do acima disposto, o organismo com competência inspetiva do ministério responsável pela área laboral controla o cumprimento das condições de trabalho previstas no presente Acordo Quadro e aplica as sanções correspondentes ao seu incumprimento, sem prejuízo de competências específicas de outras entidades.

7.7. O organismo com competência inspetiva do ministério responsável pela área laboral fiscaliza as condições de segurança e saúde no trabalho, bem como o cumprimento legal em matéria de regulamento no setor dos transportes rodoviários.

Lisboa, 2 de dezembro de 2019