

RF
ABS
Zuber

Arbitragem Obrigatória

Nº Processo: 30/2018-SM

Conflito: *art. 538º CT – AO para determinação de Serviços mínimos*

Assunto: *PROC. Nº 30/2018-SM | GREVE METROPOLITANO DE LISBOA, EPE, | FECTRANS, o STTM, o SINDEM, o STMETRO, o SITRA E O SITESE DIA 18 DE OUTUBRO DE 2018, NOS TERMOS DEFINIDOS NO RESPECTIVO AVISO PRÉVIO | PEDIDO DE ARBITRAGEM OBRIGATÓRIA PARA DETERMINAÇÃO DE SERVIÇOS MÍNIMOS.*

ACORDÃO

I. ANTECEDENTES

1. A Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações (FECTRANS), o Sindicato dos Trabalhadores da Tração do Metropolitano de Lisboa (STTM), o Sindicato da Manutenção do Metropolitano (SINDEM), o Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes (SITRA), o Sindicato dos Trabalhadores e Técnicos de Serviços, Comércio, Restauração e Turismo (SITESE), o Sindicato dos Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa (STMETRO), remeteram, com data de 2 de outubro de 2018, pré-aviso de greve, ao Conselho de Administração do Metropolitano de Lisboa, EPE (adiante METRO Lx).

Os Pré-Avisos referem-se a uma greve parcial no dia 18 de outubro de 2018, “no período entre as 06h00 e as 09h30 para a generalidade dos trabalhadores e no período compreendido entre as 10h00 e as 12h30 para os trabalhadores administrativos, apoio e técnicos superiores”, como consta do aviso prévio de greve.

2. A 10 de outubro de 2018, foi recebido, por correio eletrónico, no Conselho Económico e Social (adiante CES), um e-mail da Direcção-Geral do Emprego e das Relações do Trabalho (adiante DGERT), dirigido à sua Secretária-Geral, para efeitos do

PK
DB
ZWE

disposto na alínea b) do n.º 4 do art. 538.º do Código do Trabalho (CT), aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, acompanhado de cópias dos seguintes documentos:

- a) Ata da reunião, convocada pela DGERT nos termos do n.º 2 do art. 538.º do CT, que teve lugar no dia 9 de outubro de 2018;
- b) Aviso prévio de greve parcial emitido conjuntamente pela Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações (FECTRANS), o Sindicato dos Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa (STMETRO), o Sindicato dos Trabalhadores da Tração do Metropolitano de Lisboa (STTM), o Sindicato da Manutenção do Metropolitano (SINDEM), o Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes (SITRA), o Sindicato dos Trabalhadores e Técnicos de Serviços, Comércio, Restauração e Turismo (SITESE);
- c) Proposta de serviços mínimos elaborada pelo Metropolitano de Lisboa, EPE, com data de 8 de outubro de 2018 (intitulada «Serviços mínimos no Metropolitano de Lisboa, EPE, dia 18 de outubro de 2018»), incluindo, em Anexo, dois Pareceres do IMT, um de 08.03.2013 (doc. 1) e outro de 11.02.2015 (doc. 3), sobre a segurança na operação, que, nos termos da Ata acima referida, foi apresentada na reunião promovida pela DGERT.

3. Da ata acima mencionada, consta ainda que “os serviços mínimos não estão regulados nos instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho” e, por outro lado, que na reunião, convocada precisamente para chegar à definição desses serviços por acordo entre as partes, não foi possível obter um consenso quanto ao tema.

4. Da referida ata, para além das informações indicadas, consta ainda que o SITESE requereu que caso o processo venha a ser remetido para o Tribunal arbitral e pelo fato dos seus associados não estarem abrangidos pela decisão de serviços mínimos, seja dispensado de comparência perante o mesmo tribunal.

MF
ABS
9/10/18

II – O TRIBUNAL ARBITRAL E AUDIÇÃO DAS PARTES

5. É manifesto que, conforme informação prestada pela DGERT, no presente caso se verificam os pressupostos de que o disposto na alínea b) do n.º 4 do art. 538.º do CT faz depender a intervenção do Tribunal Arbitral, a constituir nos termos da legislação aplicável.

Tribunal que, neste caso, ficou constituído por:

- Árbitro Presidente: Pedro Monteiro Fernandes;
- Árbitro dos Trabalhadores: Zulmira Castro Neves;
- Árbitro dos Empregadores: Alexandra Bordalo Gonçalves;

que reuniu em 15 de outubro de 2018, pelas 10H00, nas instalações do CES. Depois de uma primeira ponderação do assunto e das suas conexões com outras situações semelhantes, foram ouvidas as partes. Primeiro teve lugar a audição dos representantes das associações sindicais e depois dos representantes da empresa, que se apresentaram credenciados.

A **FECTRANS** fez-se representar por:

- António José Domingos Fernandes;
- José Luis Calapez Fonseca;
- Paulo Jorge Machado Ferreira.

O **STMETRO** fez-se representar por:

- Carlos Carrilho de Macedo;
- Luís Miguel Patrocínio Gomes Fernandes.

O **STTM** fez-se representar por:

- Luís Manuel Silva Farinha;
- José Manuel da Silva Marques;
- Victor Manuel Alves Caseiro.

O **SINDEM** fez-se representar por:

MF
ABS
ZV

- José Carlos Estevão Silveira;
- Miguel Luís Oliveira Branco;

O SITRA fez-se representar por:

- Nuno Ricardo Alves Fonseca.

O METRO Lx, por sua vez, fez-se representar por:

- Dr.ª Maria Paula Ferreira Freitas Martins Sanchez Jorge,
- Eng.º Tiago Bruno Espírito Santo Silva;
- Dr. Miguel Matos Silva Rodrigues.

Tudo conforme as credenciais juntas ao presente acórdão.

6. Nas reuniões que tiveram com os membros do Tribunal Arbitral, os representantes das partes responderam às questões que lhes foram colocadas e prestaram os esclarecimentos solicitados, juntando diversos documentos, que integram os respetivos autos.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO e FUNDAMENTAÇÃO

7. Nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 537.º do CT que, nas empresas ou estabelecimentos que se destinem à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, a associação sindical que declare a greve e os trabalhadores aderentes devem assegurar, durante a mesma, a prestação dos serviços mínimos indispensáveis à satisfação daquelas necessidades. De acordo com o disposto na alínea h) do n.º 2 do mesmo artigo, os *“Transportes, incluindo portos, aeroportos, estações de caminho-de-ferro e de camionagem, relativos a passageiros, animais e géneros alimentares deterioráveis e a bens essenciais à economia nacional, abrangendo as respetivas cargas e descargas”*, integram a lista exemplificativa de setores em que o legislador considera poder estar em causa a satisfação de necessidades sociais impreteríveis.

MF
ABS
ZWEF

Assim, e à luz do disposto no n.º 3 do artigo 57.º da Constituição da República Portuguesa e dos n.º 1 do artigo 537.º e n.º 5 do artigo 538.º do CT, uma greve suscetível de implicar um risco de paralisação do serviço de transportes deverá ser acompanhada da definição dos serviços mínimos, mas sempre no respeito dos princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade, e na medida do estritamente necessário à salvaguarda de outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos.

8. Como é doutrinal e jurisprudencialmente pacífico, encontram-se ínsitas a uma greve as ideias de prejuízo, de perturbação, de incómodo e de transtorno. A greve analisa-se num direito que consiste, precisamente, em causar prejuízos a outrem (desde logo, à entidade empregadora) e em criar transtornos de várias ordens aos utentes do serviço paralisado. Neste quadro, o direito à greve poderá, decerto, ter de ceder, mas só quando aqueles prejuízos ou transtornos se revelarem socialmente intoleráveis, comprometendo a satisfação de necessidades sociais impreteríveis — isto é, necessidades cuja não satisfação tempestiva provoque danos irremediáveis.

9. A definição de serviços mínimos, nos termos constitucionais e legais, implica sempre uma limitação do direito fundamental à greve, embora corresponda à proteção de valores que igualmente têm uma dignidade constitucional. Impõe-se aqui, por conseguinte, uma tarefa de ponderação de bens, avaliando da importância e urgência da proteção dos direitos e interesses em presença, na certeza de que o legislador constitucional, na delimitação do direito à greve, não configurou este direito fundamental dos trabalhadores como um direito absoluto, sendo a definição de serviços mínimos uma limitação ao seu exercício.

10. Entende assim este Tribunal Arbitral que, numa ótica jurídica-constitucionalmente adequada, impõe-se sempre proceder a uma análise casuística da

AR
ABS
ZM

greve em questão, para apurar se há ou não necessidades sociais impreteríveis que a mesma venha colocar em crise e cuja satisfação deva ser salvaguardada através da prestação de serviços mínimos pelos grevistas. Em rigor, uma necessidade social só será impreterível quando não puder deixar de ser satisfeita, quando for inadiável, quando se tornar imperioso satisfazê-la, quando for socialmente intolerável que a mesma seja sacrificada.

11. Através do n.º 2 do art. 537.º do CT, o legislador procura auxiliar o intérprete a preencher o conceito indeterminado de “necessidades sociais impreteríveis”, indicando alguns sectores de actividade em que, *prima facie*, uma greve poderá pôr em xeque a satisfação de tais necessidades. Contudo, o preenchimento do n.º 2 desse preceito nem é condição necessária nem é condição suficiente para tal efeito: não é condição *necessária* porque o catálogo legal tem carácter meramente exemplificativo, pelo que uma greve que ocorra fora daqueles sectores poderá sim ameaçar a satisfação dessas necessidades impreteríveis, legitimando o estabelecimento de serviços mínimos; mas também não é condição *suficiente* porque, tendo em atenção todas as circunstâncias da greve em apreço, o intérprete bem poderá concluir que, *in casu*, não se mostra necessário fixar quaisquer serviços mínimos, por essa particular greve não comprometer a satisfação de necessidades impreteríveis. E, assim decidindo, o intérprete não estará a violar a lei; ele estará, crê-se, a respeitar a Constituição, procedendo a uma leitura da lei em conformidade com esta.

12. No caso em apreço, a conclusão a que se chega é a de que não se impõe, ao abrigo dos critérios constitucionais e legais, a definição de serviços mínimos relativos à circulação das composições, até por se tratar de uma greve de curta duração e havendo, como há, outros meios alternativos de transporte ao dispor dos cidadãos. Entende, por isso, este Tribunal, que, independentemente das questões atinentes à matéria da segurança do funcionamento do METRO em regime de serviços mínimos,

ME
—
ABS
ZNY

as circunstâncias específicas em que ocorre esta greve não justificam a adoção dos serviços mínimos propostos pelo METRO.

13. Se é certo que o direito de deslocação é, sem dúvida, um direito fundamental de todos os cidadãos, nos termos do art. 44.º da CRP, dele não decorre forçosamente que os cidadãos tenham o direito de se deslocar, em dia de greve, utilizando as ligações disponibilizadas pelo METRO. A mobilidade e a deslocação de pessoas no interior da cidade de Lisboa e na zona de acesso a outras localidades limítrofes não são anuladas pela circunstância de os trabalhadores do METRO fazerem greve. Com efeito, existem outros meios de transporte através dos quais os cidadãos em causa poderão exercer o seu direito de deslocação, sem com isso comprimirem o direito de greve daqueles trabalhadores. Meios alternativos estes, porventura, menos adequados do que as referidas ligações do METRO — mas esse, julga-se, é o preço a pagar pelos utentes, num ordenamento jurídico-constitucional que eleva a greve à condição de direito fundamental dos trabalhadores e perante uma greve de tão curta duração como aquela que é objeto da presente Decisão.

14. Pelo exposto, não se afigura a este Tribunal Arbitral que, no caso em apreço, a salvaguarda de outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos seja afetada de modo excessivo, desproporcionado ou irreversível pela não fixação de serviços mínimos relativamente à circulação das composições do METRO, para além daqueles que constam do aviso prévio. Sem prejuízo da existência de alguma jurisprudência, aliás douta, em sentido diferente, entende este tribunal manter a orientação perfilhada, a este respeito, pela jurisprudência maioritária, sendo muito numerosas as decisões arbitrais anteriores que adoptaram esta mesma orientação de só fixar obrigações no que respeita à segurança e manutenção do equipamento e instalações, mas não já no que respeita à circulação de composições do Metro durante a greve.

PM
ABS
9/1/17

15. Por fim, saliente-se ainda que a empresa apresentou uma proposta de serviços necessários à segurança e manutenção de equipamento e instalações, tendo na audição da empresa, juntado esta uma discriminação dos trabalhadores que deveriam prosseguir os serviços mínimos, caso não fossem fixados serviços mínimos relativos à circulação, o que acontece in casu.

IV –DECISÃO

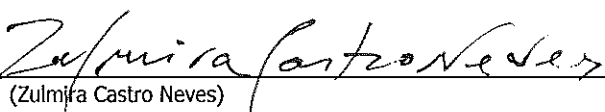
16. Pelo exposto, o Tribunal Arbitral decide, por unanimidade, o seguinte quanto aos serviços mínimos durante o período de greve:


- i. Deverão ser assegurados os serviços necessários à segurança e manutenção do equipamento e das instalações;
- ii. Tais serviços consistirão na afetação de:
 - a) Ao posto de comando Central – três trabalhadores – um inspetor de Movimento; um Encarregado de Movimento e um Encarregado da Sala de Comando e de Energia.
- iii. Não são fixados serviços mínimos relativamente à circulação de composições.

Quanto aos meios humanos necessários para assegurar a prestação dos serviços mínimos tal como definidos, deverão os representantes dos Sindicatos, de acordo com o disposto no art. 538.º, n.º 7, do CT, identificar, de forma clara e inequívoca, com menção do respetivo nome e número, os trabalhadores adstritos a cumprir tal obrigação, que poderão ser dirigentes sindicais, desde que trabalhem na Empresa em cujo âmbito vai decorrer a greve e na área correspondente, cabendo a designação de tais trabalhadores, de acordo com a disposição legal citada, à Empresa Metropolitano de Lisboa, caso os Sindicatos não exerçam tal faculdade até 24 horas antes do início da greve.

Lisboa, 15 de outubro de 2018

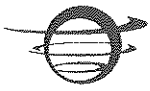
Árbitro Presidente 
(Pedro Monteiro Fernandes)

Árbitro de Parte Trabalhadora 
(Zulmira Castro Neves)

Árbitro de Parte Empregadora 
(Alexandra Bordalo Gonçalves)

ANEXOS:

- A 14 de outubro de 2018, foi recebido, por correio eletrónico, no Conselho Económico e Social (CES), um e-mail do Sindicato dos Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa (STMETRO) com a contestação à proposta da empresa para a circulação de composições no âmbito da fixação de serviços mínimos na greve de 18 de outubro de 2018;
- A Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações (FECTRANS), o Sindicato dos Trabalhadores da Tração do Metropolitano de Lisboa (STTM), entregaram em mão ao Tribunal Arbitral as alegações referentes à Greve do dia 18 de outubro de 2018;
- A empresa entregou em mão um documento intitulado “Serviços necessários para a Segurança e Manutenção de Equipamentos e Instalações na greve no Metropolitano de Lisboa, EPE de 18 de outubro de 2018”.



FECTRANS

Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

Alegações

Greve do dia 18 de Outubro de 2018

O direito à greve é caracterizado constitucionalmente como um dos direitos, liberdades e garantias, que representa um direito subjectivo negativo, isto é, não podem os trabalhadores ser proibidos de fazer greve nem as entidades empregadoras neutralizar ou aniquilar esse direito.

Este direito é garantido através da CRP – n.º 1 do artigo 57º, que tem apenas como limitação a prestação, durante a greve, de serviços necessários à segurança e manutenção de equipamentos e instalações e os serviços mínimos indispensáveis para acorrer à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, conforme n.º 3 do artigo 57º da CRP.

O Código do Trabalho, por sua vez, prevê no seu artigo 537º, n.ºs 1 e 2 alínea h), a obrigação das associações sindicais e dos trabalhadores aderentes assegurarem a prestação dos serviços mínimos indispensáveis à satisfação de necessidades sociais impreteríveis no sector dos transportes.

A definição de tais serviços, deve, nos termos do artigo 18º da CRP e artigo 538º, n.º 5 do CT, respeitar os princípios da necessidade, adequação e proporcionalidade, devendo, assim, estas restrições no direito à greve, limitar-se ao mínimo imprescindível para assegurar a satisfação das necessidades sociais impreteríveis dos cidadãos, de harmonia com o princípio da menor restrição possível dos direitos fundamentais. Aliás, o problema constitucional da greve é sobretudo uma questão das garantias do direito à greve e não de restrições dele, que devem limitar-se ao necessário para salvaguardar outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos.

Acompanhando o entendimento do Tribunal Arbitral proferido no Acórdão n.º 4/2013-SM, sobre uma greve no Metropolitano de Lisboa, *“não nos parece que só porque uma determinada actividade consta do elenco legal de actividades que se destinam à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, tenha que haver automaticamente fixação de serviços mínimos, para além dos*



FECTRANS

Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações

necessários à segurança e manutenção do equipamento e das instalações. As circunstâncias concretas do caso – nomeadamente, a curta duração da greve (sucede no caso presente), subsistência de outros meios de transporte alternativos (em relação aos quais não temos notícias de greve) – podem, a nosso ver, justificar que não seja m fixados serviços mínimos relativamente à circulação de composições”.

Assim, analisando a proposta de serviços mínimos apresentada pela empresa, nesta greve de curta duração, verifica-se que viola os princípios de proporcionalidade e adequação, pois o número de trabalhadores afectos a esses serviços mínimos seria, em alguns sectores da empresa, de 100% dos trabalhadores escalados em dia normal de trabalho, impossibilitando, nomeadamente, que os trabalhadores com a categoria de maquinista possam fazer greve, pois a empresa requer o mesmo número de trabalhadores desta categoria profissional que necessitaria em dia normal, sem qualquer greve.

Mais, não pode deixar de ser relevado que tem sido entendimento maioritário deste tribunal não reconhecer que a circulação de parte das composições do metropolitano, devido às suas características próprias de meio de transporte urbano e subterrâneo, pudesse mostrar-se apta à satisfação de necessidades sociais impreteríveis em matéria de acesso aos cuidados de saúde, às escolas e a serviços de segurança nesse concreto contexto, havendo outros meios alternativos de transporte com melhor aptidão à satisfação daqueles necessidades, sendo estes outros transportes de mais fácil acesso pela população e melhor dirigíveis aos lugares pretendidos, nomeadamente no acesso aos hospitais numa situação de emergência.

Também o Tribunal da Relação de Lisboa, no Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 4 de Maio de 2011, considerou que a “salvaguarda de outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos” não é afectada de modo excessivo, desproporcionado ou irreversível pela não fixação de serviços mínimos relativamente à circulação das composições do metropolitano, para além daqueles que constam do nosso aviso prévio.

Acresce, ainda, o facto de estarmos a falar de uma greve parcial, inexistindo outras greves marcadas no sector de transportes, razão pela qual os passageiros dispõem de uma grande oferta de transportes na região da grande lisboa abrangida pelo Metropolitano de Lisboa, nomeadamente, através das empresas de transportes como a Vimeca, a Rodoviária de Lisboa,



FECTRANS

Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações

ADJ
ZNF
AF
-

a Scotturb, a Barraqueiro e a Carris, esta última com maior oferta de serviço face ao reforço da sua frota nos último tempos.

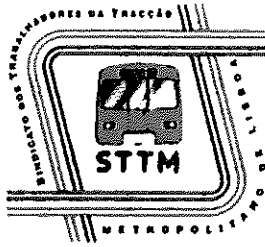
Quanto à questão da segurança, sustenta a empresa que se encontram reunidos os requisitos necessários para a circulação das composições em segurança, sustentado essa afirmação com parecer do IMT, IP.

Não podemos deixar de discordar desse entendimento. Com efeito, nos dias de funcionamento normal da empresa já se têm verificado diversos incumprimentos das normas consagradas pelos diversos regulamentos de segurança em vigor na Empresa e homologados pelas entidades competentes, que *per si* levantam problemas graves a título de segurança.

Por maioria de razão, na eventualidade de serem fixados os serviços mínimos requeridos pela empresa, as actuais faltas de condições de segurança seriam necessariamente potencializadas, podendo levar a situações graves.

Face ao exposto, esperamos que a decisão deste tribunal cumpra, na presente greve, com o disposto no artigo 18º da CRP e artigo 538º, n.º 5 do CT, respeitando os princípios da necessidade, adequação e proporcionalidade, limitando-se ao mínimo imprescindível para assegurar a satisfação das necessidades sociais impreteríveis dos cidadãos, de harmonia com o princípio da menor restrição possível dos direitos fundamentais, a doutrina e a jurisprudência do Tribunal Arbitral, entre outros, nos processos n.ºs 1, 4, 47, 59 e 67 de 2013, 01, 24 e 25 de 2014 e 01 de 2015, não fixando serviços mínimos para além daqueles que constam do aviso prévio, sob pena de se colocar em risco o direito à greve, o direito à vida, à integridade física e à segurança.

✓ A FECTRANS



**SINDICATO DOS TRABALHADORES DA
TRACÇÃO DO METROPOLITANO DE LISBOA**

Apartado 6076
1601-999 Lisboa
Tel. Interno 4724 – Fax interno 4718
Tel. Externo 210994482 – Fax externo 217980633
Site: www.sttm.pt
E-mail: sttm@sttm.pt

ABJ
Zu
AF

**DEFINIÇÃO DOS SERVIÇOS MÍNIMOS DURANTE A GREVE AGENDADA PARA
O DIA 18/10/2018**

Nos termos e para os efeitos plasmados no nº 3 do art. 595º, os Sindicatos, vem propor o seguinte:

1. O Direito à Greve, de matriz constitucional, é um dos pilares do Estado de Direito Democrático. Plasmado no art. 57º da Lei Fundamental, trata-se de um direito irrenunciável dos trabalhadores.
2. Não sendo, no entanto, um direito absoluto, o seu exercício deve ser conjugado com o de outros direitos constitucionalmente consagrados, devendo ceder perante as necessidades sociais impreteríveis.
3. Por outras palavras, o Direito à Greve só pode ser sacrificado dentro de limites que não ponham em causa a própria subsistência da vida individual ou social, pelo sacrifício de necessidades primárias e de concretização imediata dos membros do agregado social.

4. Esta verdadeira compressão do Direito à Greve em benefício da satisfação de necessidades essenciais de uma comunidade, justifica, em abstracto, a imposição legal da prestação de *SERVIÇOS MÍNIMOS*.

ABS
20/11
PT

5. Cabe, então, em primeiro lugar, determinar o conceito de *necessidades essenciais* ou *impreteríveis*, para posteriormente aferir da exigência legal da prestação dos serviços mínimos.

Assim, e de acordo com a enumeração legal feita no art. 598º, nº 2, e especificamente na alínea h), o legislador decidiu incluir expressamente o sector dos transportes no rol das empresas que se destinam à satisfação de necessidades impreteríveis. No entanto, essa enumeração é, e nem de outra forma poderia ser, abstracta e dotada de uma enorme amplitude. Com efeito, o sector dos transportes, considerado em abstracto, engloba um sem número de realidades diversas que não podem, nem devem, ser tratadas uniformemente. Incontestavelmente, não é passível de comparação os transportes rodoviários escassos que possam servir as populações do interior, com os transportes das grandes metrópoles, em que as alternativas são múltiplas.

6. O conceito de *necessidade social impreterível*, deve obedecer a critérios qualificadores a fim de poder ser aplicado casuisticamente, sob pena de inutilidade. Assim, deverão ser considerados:

- a) a insusceptibilidade de auto-satisfação individual em termos de onerosidade;
- b) a inexistência de meios paralelos, sucedâneos ou alternativos viáveis à satisfação das necessidades concretas em causa;
- c) a impreteribilidade ou inadiabilidade, ou seja o facto de essas necessidades não poderem, pela sua natureza, ficarem privadas de satisfação pelo tempo que a paralisação durar.

7. Determinado o que seja a necessidade social impreterível, cabe determinar o que sejam os *SERVIÇOS MÍNIMOS* destinados a assegurar a satisfação destas necessidades.

Em primeiro lugar, cabe declarar o óbvio: com os serviços mínimos não se pretende assegurar a regularidade das actividades, mas tão só as *necessidades essenciais*. E à luz

da Constituição, as necessidades sociais essenciais deverão ser consideradas apenas aquelas cuja não satisfação viole os direitos fundamentais dos cidadãos, e não se quede por meros transtornos ou inconvenientes resultantes da privação do bem ou serviço durante o período de greve.

805
P
NF

Sendo que o juízo sobre a carência dos serviços mínimos indispensáveis à satisfação dessas necessidades é um juízo de oportunidade que pode conduzir a resultados divergentes dentro do mesmo sector.

8. Em resumo, a delimitação dos serviços mínimos deve ser feita, em dois planos:

- a) relativamente ao *quantum*;
- b) relativamente à indispensabilidade do serviço.

9. No caso concreto da greve agendada pelo sindicato para os dias 26/06/2015, cabe dizer que com a greve agendada, não é posto em causa o direito constitucional de circulação dos cidadãos, e isto por uma série de razões a seguir enumeradas.

Por um lado, e ainda que o sector dos transportes faça parte do elenco legal das necessidades sociais impreteríveis, o Metropolitano de Lisboa, não é a única oferta do sector no ramo dos meios de transporte.

Por outro lado, a duração da greve não põe em causa, de forma irremediável, o direito constitucional de livre circulação, apenas impondo meros transtornos, ou inconvenientes durante o período da paralisação, insuficientes para determinar a compressão do Direito à Greve dos trabalhadores.

Por último, o facto da greve ser alvo de ampla divulgação e ter sido emitido um pré-aviso com a antecedência suficiente para, querendo, a entidade patronal proceder aos

ajustes considerados apropriados, impede que sejam considerados violados os direitos constitucionais conexos com a paralisação *sub judice*.

Ab)
C
M

10. Cabe ainda garantir que os Sindicatos signatários se comprometem, como aliás a lei impõe no n° 3 do art. 598° CT, a assegurar, na medida do necessário e das suas obrigações, a segurança e manutenção do equipamento e instalações.

11. Acresce que, nas Greves *Gerais* do passado dia 24 de Novembro de 2010 e 24 de Novembro de 2011 e 22 de Março de 2012, em que, obviamente, toda a rede de transportes públicos suspendeu a circulação na área de abrangência da rede do Metropolitano, o Conselho Económico e Social decidiu, no Proc.-n° 51/2010 – SM, de 17 de Novembro, que não seriam determinados quaisquer serviços para além do legalmente imposto pelo já referido artigo 598, n°3 CT. Acórdão do CES recorrido pelo ML com decisão em 06.05.2011 proferida pelo tribunal da relação com o n°4/11.8yrlsb confirmado o acórdão do tribunal arbitral.

Assim como o acórdão de 21de Novembro como n° 45/2011/SM

12. Assim, e *a fortiori*, consideram os Sindicatos que qualquer definição de serviços mínimos durante o período agendado para a greve configura uma compressão inconstitucional, e, por isso, inaceitável, do direito constitucional à greve, tal como já foi decidido no Proc. n° 3/2006 – SM de 15 de Dezembro, e Proc. n° 44/2007 – SM de 16 de Novembro. Assim como os recentes acórdãos 48 e 50 e 77 SM de 2012 assim como os acórdãos n°1 SM de 2013 e n°04/2013- SM.

13. Relembramos os doutos acórdãos do Tribunal arbitral

- 03-2006-SM de 16 de Dezembro de 2006 Arbitro Presidente José Luis Nogueira de Brito

- 44-2007-SM de 16 de Novembro de 2007 Arbitro Presidente José Luis Nogueira de Brito

- 51-2010-SM de 17 de Novembro de 2010 Arbitro Presidente Júlio Gomes

Acórdão do Tribunal da Relação de 04-05 2011

- 03-2011-SM de 3 de Fevereiro de 2011 Arbitro Presidente Pedro Romano Martinez

- 13-2011-SM de 10 de Março de 2011 Arbitro Presidente Pedro Romano Martinez

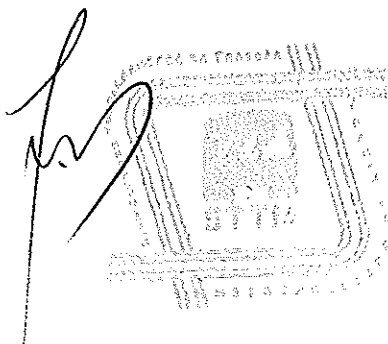
DJS
Zuf
Mf

- 45-2011-SM de 21 de Novembro de 2011 Arbitro Presidente Pedro Romano Martinez
- 05-2012-SM de 25 de Janeiro de 2012 Arbitro Presidente Luis Menezes Leitão
- 07-2012-SM de 17 de Fevereiro de 2012 Arbitro Presidente António Casimiro Ferreira
- 13-2012-SM de 16 de Março de 2012 Arbitro Presidente Pedro Romano Martinez
- 22-2012-SM de 11 de Maio de 2012 Arbitro Presidente António Dornelas Cysneiros
- 31-2012-SM de 27 de Julho de 2012 Arbitro Presidente Luis Pais Antunes
- 48-2012-SM de 24 de Setembro de 2012 Arbitro Presidente Luis Pais Antunes
- 50-2012-SM de 1 de Outubro de 2012 Arbitro Presidente Luis Pais Antunes
- 60-2012-SM de 9 de Novembro de 2012 Arbitro Presidente Jorge Bacelar Gouveia
- 77-2012-SM de 17 de Dezembro de 2012 Arbitro Presidente Jorge Bacelar Gouveia
- 01-2013-SM de 11 de Janeiro de 2013 Arbitro Presidente João Leal Amado
- 04-2013-SM de 17 de Janeiro de 2013 Arbitro Presidente Júlio Gomes
- 05-2013-SM de 24 de Janeiro de 2013 Arbitro Presidente Rosário Palma Ramalho
- 22-2013-SM de 27 de Maio de 2013 Arbitro Presidente Júlio Gomes
- 28/2013-SM de 19 de Junho de 2013 Arbitro Presidente Jorge Bacelar Gouveia
- 38/2013-SM de 3 de Outubro de 2013 Arbitro Presidente António Casimiro Ferreira
- 67/2013-SM de 6 de Janeiro de 2014 Arbitro Presidente Luís Menezes Leitão
- 23/2014-SM de 10 de Setembro de 2014 Arbitro Presidente António Casimiro Ferreira
- 24/2014-SM de 25 de Setembro de 2014 Arbitro Presidente Ana Cisa
- 25/2014-SM de 15 de Outubro de 2014 Arbitro Presidente Ana Cisa
- 34/2014-SM de 9 de Dezembro de 2014 Arbitro Presidente Luis Menezes Leitão

- 36/2014-SM de 12 de Dezembro de 2014 Arbitro Presidente Jorge Bacelar Gouveia
- 01/2015-SM de 17 de Fevereiro de 2015 Arbitro Presidente António Casimiro Ferreira
- 03/2015-SM de 11 de Março de 2015 Arbitro Presidente João Leal Amado
- 13-2015-SM de 24 de Abril de 2015 Arbitro Presidente Luís Gonçalves da Silva
- 19-2015-SM de 15 de Maio de 2015 Arbitro Presidente Ana Cisa
- 21/2015-SM de 19 de Maio de 2015 Árbitro Presidente Alexandre Sousa Pinheiro
- 23/2015-SM de 12 de Junho de 2015 Árbitro Presidente Alexandre Sousa Pinheiro
- 24/2015-SM de 22 de Junho de 2015 Árbitro Presidente Luis Menezes Leitão
- 33/2015-SM de 4de Dezembro de 2015 Árbitro Presidente João Reis
- 34/2015-SM de 9 de Dezembro de 2015 Árbitro Presidente Luís Gonçalves Silva

ADS
2015/1
H

O Sindicato

A handwritten signature in black ink is written over a faint, circular stamp. The stamp contains text, including "SINDICATO" at the top and "2015" at the bottom, with a central emblem. The signature is a cursive script, possibly reading "Luis Menezes Leitão".

Argumentação e Explicação

Em consonância e em complemento dos serviços mínimos exarados no envio prévio, prestamos ainda para o tribunal ter em conta a seguinte informação da maior relevância, mas que possivelmente com pouca relevância legal para o tribunal.

Sendo o Metropolitano de Lisboa um dos meios de transportes de Lisboa e não o único e em virtude da especificidade do mesmo operar em túnel e a capacidade que oferece diariamente qualquer circulação que se faça que viole os padrões ferroviários e de grande capacidade como é o caso, só pode originar consequências nefastas e de grande perigosidade para os possíveis utentes em virtude não se poderem garantir índices de segurança que neste caso se querem no mínimo como nível e 100%.

Mais sendo que não há necessidade de se obstar o direito à greve consagrado na constituição em virtude, de existirem sempre alternativos Carris que servem os utentes do Metropolitano de Lisboa, não com a mesma capacidade mas com os mesmos serviços (transporte de passageiros), e tendo a segurança das pessoas e bens como imperativo de lei cumprimos os serviços explanados no pré-aviso, sendo que assim não haja o risco nem possibilidade de acidentes que possam vir a existir.

Mais temos consciência que a greve tem consequências na mobilidade da cidade de Lisboa mas é uma actuação dentro dos limites da lei e previstos na constituição e nas leis do País.

Efectivamente e de acordo com a lei como transcrito no aviso prévio não há uma imperatividade tal que tenham que ser transportados doentes ou acidentados em macas no Metropolitano, pois até os serviços mínimos na saúde não contemplam as normais consultas ou exames de diagnóstico, sendo por isso o nosso entendimento que se alguém tentar funcionar com o ML sem ser na sua capacidade normal está a cometer um crime pois o meio em que operamos é hostil (túnel) e não oferece a segurança que deve sem por em risco a vida dos utentes.

Compreendemos que os Ditos responsáveis da Empresa tentem passar a ideia que se pode operar em segurança, temos que ser nós a zelar pela segurança pois são os Maquinistas os responsáveis que então serão incriminados civil e criminalmente e processados pela falta de sentido de responsabilidade e tentativa de agradar ao poder político de quem defende que se pode operar o ML em condições diferentes das normais que como parece acontecer nunca pode ser responsabilizado por nada como poderá ser o caso da tentativa de operar o ML em condições sem segurança efectiva pois ninguém a pode garantir nos termos propostos.

E NÓS ENQUANTO PROFISSIONAIS NÃO O PODEMOS PERMITIR NEM O IREMOS ASSUMIR POR MENOR QUE SEJA A PROBABILIDADE NOS PLANOS DESSES DITOS RESPONSÁVEIS.

Mais é de uma grande irresponsabilidade social e cívica, além de criminal e profissional que se pode pensar reduzir a cadência de comboios no serviço do Metropolitano de Lisboa em virtude do tipo de transporte pois qualquer tipo de irregularidade do serviço normal terá sempre consequências inimagináveis para a segurança dos utentes e dos funcionários do ML, pois não devemos esquecer que se trata de um comboio e estações com vias electrificadas, o perigo de morte é real. Só podemos crer que por desconhecimento ou por lapso alguém tenha a ousadia de pensar em acatar a lei da greve com outras condições que não as escritas no aviso prévio, pois

ADS
ZIN/21
DF

demonstra um alheamento total do que é o Metropolitano de Lisboa, o seu tipo de transporte, e as suas instalações de acesso publico sendo que todos os acórdãos anteriores neste tipo de greve sempre tiveram como factor primordial e inalienável a vida humana e sua segurança

Temos como referencia o que se passou no ultimo dia 1 de Maio aquando de uma campanha que ocorreu num meio fechado e o numero de utentes compareceram e os tumultos que existiram no ML será muitíssimo mais grave pois é um túnel e só duas linhas estarão em funcionamento para que se possa dizer que a oferta será inferior aos 50% o que não é verdade e os senhores juízes também sabem e não podem alegar desconhecimento pois as projecções apresentadas são falaciosas e as entidades que as emitiram devem ser culpabilizadas por terem deliberadamente induzido este tribunal em erro tentando fazer passar a ideia que se esta a operar em condições de segurança.

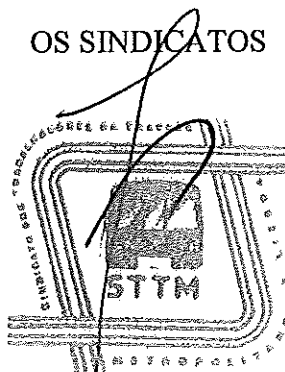
Ponderamos desde já e em cumprimento das leis vigentes neste País intentar nos tribunais a responsabilização daqueles responsáveis pela criação de medidas que colocam deliberadamente e em consciência contra a vida de Passageiros, trabalhadores e bens do ML.

Mais um exemplo de que a segurança em espaços confinados requer atenção diferenciada temos o caso que recentemente aconteceu num estádio de futebol em que os seguranças não conseguiram evitar o confronto entre poucas pessoas que não tem as condições adversas do metro mas mesmo assim levou a que o Sr. ministro da Administração interna voltasse a fazer cumprir a obrigatoriedade do policiamento no s estádios.

Sem mais gratos pela atenção;

Lisboa, 15 Outubro de 2018

OS SINDICATOS



Anexos: I Explicação do metropolitano

Processo:846/07.9TTLSB de 24-10-2007

Ref :2219844

Atas
2014/1
17/

ANEXO I

EXPLICAÇÃO DO METROPOLITANO ENQUANTO TRANSPORTE FERROVIARIO DE ELEVADA EXIGENCIA A NIVEL DE SEGURANCA

Como é do conhecimento da maioria dos utilizadores do Metropolitano através da utilização do serviço que presta com os comboios que tem ao dispor dos utentes.

Algumas considerações têm que ser feitas para que se avalie com segurança e responsabilidade independente os fundamentos das decisões dos diversos tribunais arbitrais nas greves ocorridas no metropolitano.

Sendo um transporte que opera em meio adverso nas mais diversas componentes cabe salientar:

1. Transporte em túnel sem saída livre com todos os condicionamentos que a galeria acarreta.

2. Carril de energia ao nível do solo com amperagem mortal.

3. Graves problemas com afluência superior à capacidade de transporte se a indicação de que o metro está a operar, mas o número de comboios não for capaz de os transportar como é reconhecido pelos diversos profissionais responsáveis sobretudo em situações que possam potenciar aglomerados impossíveis de controlar em túnel ou no comboio.

4. Em galeria só existe uma saída e não é através da vídeo vigilância que se evacuam os passageiros, nem é à distância que se impedem os passageiros de saltar ou cair para a via e entrar em contacto com o carril de energia quando o comboio não tem capacidade para transportar mais pessoas.

5. Não é possível evitar a atuação de um sinal de alarme porque o comboio não parou na estação que o passageiro está habituado e ficamos com um comboio imobilizado ou parado em estação ou galeria se as portas forem forçadas e com trezentas, quatrocentas ou mais pessoas confinadas num espaço com os perigos que todos sabemos, e que terminaram com feridos ou mortos devido á tentativa irresponsável de se tentar passar a imagem que é possível controlar o incontrolável.

A título de exemplo temos o caso do que ocorreu no dia 1 de Maio deste ano quando tivemos multidões em sítios confinados e com os nervos à flor da pele, sendo que todas as estações do ML são confinadas não são na via pública ou exterior implicando o perigo de atropelamento pelos comboios ou de queda à via, ou perigo de electrocução e a impossibilidade física de cada um se poder salvar ou evacuar a si mesmo.

Como todos estão recordados, este ano verificou-se um acidente na linha de Cascais entre dois comboios. Mas no troço em questão não se opera em túnel e a energia é transportada em catenária superior. Os passageiros que se encontravam em condições de andar e sair fizeram-no, os meios de socorro ambulâncias e até comunicação social estiveram presentes visto que as barreiras e perigos que existem nos comboios do metropolitano ali não existem.

No caso do euro túnel todos sabem as consequências do incêndio que ocorreu, sendo que no euro túnel existe um túnel de emergência com acesso de 375 metros em 375 metros, no caso que a empresa apresenta as distâncias de saída são em alguns casos de 3 quilómetros.

Assim como no túnel rodoviário que foi local de um triste acidente este ano onde algumas dezenas de seres humanos perderam a vida e os meios de socorro só puderam

operar depois de tudo ter terminado. Infelizmente esta é uma situação que poderá voltar a acontecer sem que o possamos prever ou evitar.

ABS
W
NF

MAS NO CASO DO METROPOLITANO DE LISBOA PASSA A SER UM ACTO CRIMINOSO CONSCIENTE QUANDO, TENDO CONHECIMENTO DO QUE SE PODE ESTAR A PROVOCAR, SE TOMAM DECISÕES EM QUE OS VALORES SUPERIORES DA DEFESA DA VIDA HUMANA É PASSADO PARA UM PLANO SECUNDARIO.

Assim sendo e com o historial dos acórdãos proferidos em situações anteriores que sempre reconheceram esta realidade, dado que o metropolitano não alterou o espaço físico onde opera nem a maneira de operar, iremos, como sempre, respeitar os bens da empresa e defender a segurança de instalações e material defendendo assim também o utente no seu fundamental direito de um transporte seguro que não põe a sua vida em risco.

Estando nós disponíveis para qualquer esclarecimento que possa ser necessário por parte do tribunal.

Como o que agora acrescentamos, todos tem conhecimento que os tuneis no japão tem a última tecnologia em segurança e vigilância, mas há duas semanas não foi possível evitar a tragedia que aconteceu em condições de operação normal e segura.

No caso do futebol o metro aumenta a sua capacidade.

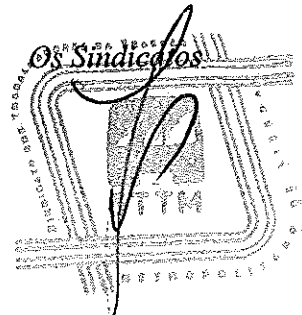
Os comboios passam de três unidades para seis e alguns de reserva para lançar.

A Mobilidade tem que ser sempre assegurada com a segurança garantida e não uma hipotética segurança, não é por se pedirem estudos para o nosso gosto e ultrapassando tudo o que é cultura de responsabilidade que se garante seja o que for.

Todos os regulamentos estão e sempre estiveram em vigor. Se quem de direito escutasse ou como era o seu dever questionar as duas partes teria chegado ao entendimento e resposta que foi sendo reiterada nos acórdãos emanados deste tribunal e confirmados pelo tribunal da relação, os pareceres compram-se e existem para todos os gostos e sentido.

A segurança não existe por decreto e não se confina ao papel, pratica-se cultiva-se e respeita-se sempre pois existem valores que estão num patamar que não nos permitem tentar minorá-los.

Para que se entenda a diferença de opiniões entre a empresa e os representantes dos trabalhadores e trabalhadores das áreas operacionais apresentamos uma decisão judicial que sofreu recurso por parte da empresa sem que tivesse provimento, sendo reafirmada a sentença, neste processo é demonstrado o que entende a empresa por segurança e o que entendem os sindicatos e trabalhadores de segurança e como deve ser assegurada.





Tribunal do Trabalho de Lisboa

1º Juízo - 1ª Secção

Rua Febo Moniz, 27 B - 1150-052 Lisboa

Telef: 218114000 Fax: 218131824 Mail: correto@lisboa.ttjuizo.mj.pt

200460-10081340



R J 2 7 4 4 6 4 4 2 6 P T

Exmo(a). Senhor(a)
Sindicato Trabalhadores Tracção Metropolitano Lisboa
Apartado 6076
1601-999 Lisboa

Processo: 846/07.9TTLSB	Ação de Processo Comum	N/Referência: 2219844 Data: 24-10-2007
Autor: Sindicato Trabalhadores Tracção Metropolitano Lisboa Réu: Metropolitano de Lisboa		

Assunto: Sentença

Fica V, Ex.^a notificado, na qualidade de Autor, relativamente ao processo supra identificado, da sentença de que se junta cópia.

O Oficial de Justiça,

Maria Cândida Lourenço

Notas:

- Solicita-se que na resposta seja indicada a referência deste documento



Tribunal do Trabalho de Lisboa

1º Juízo - 1ª Secção

Rua Febo Moniz, 27 B - 1150-052 Lisboa

Telef: 218114000 Fax: 218131824 Mail: correio@lisboa.tl1juizo.mj.pt

6076

Handwritten signatures and initials on the right margin.

2204079

846/07.9TTLSB

CONC. - 16-10-2007

=CLS=

1ª Secção
846/07.9TTLSB

RELATÓRIO:

STTM — Sindicato dos Trabalhadores da Tracção do Metropolitano de Lisboa, com sede no Apartado 6076, 1601-999 Lisboa, pessoa colectiva nº502 826 436, intentou acção declarativa de condenação emergente de contrato individual de trabalho, com processo comum contra *Metropolitano de Lisboa, E.P.* com sede social na Av. Fontes Pereira de Meio, 28, 1069-095 Lisboa, pessoa colectiva nº 500 192 855 e matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o nº 121, pedindo que a R. seja condenada:

a) No pagamento de uma indemnização num montante nunca inferior a 15 vezes a importância das retribuições perdidas, e que para o trabalhador Joaquim Manuel Espada Passos ascende ao valor de € 851,85 (oitocentos e cinquenta e um euros e oitenta e cinco cêntimos) e para o trabalhador José Augusto Ferreira Rodrigues ascende ao valor de € 887,40 (oitocentos e oitenta e sete euros e quarenta cêntimos);

b) No pagamento da importância a cada um dos trabalhadores, correspondente ao subsídio de assiduidade no valor de € 69.90 (sessenta e nove euros e noventa cêntimos);

c) A retirar do respectivo cadastro individual a menção de aplicação de sanção disciplinar.

Alega, para, tanto que a R. aplicou sanções abusivas aos trabalhadores *José Augusto Ferreira Rodrigues* e *Joaquim Manuel Espada Santos*.

Atribuiu à causa o valor de € 14.963,95, sem o justificar

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA
1.º JUÍZO

A R. contestou, excepcionou a ilegitimidade do A. e impugnou o pedido, invocando violação do dever de obediência, mas não impugnou o valor da causa.

Incidente de valor:

O art. 305º do Cód. Proc. Civil dispõe que a toda a causa deve ser atribuído um valor certo, expresso em moeda legal, o qual representa a utilidade económica do pedido e art. 306º, nº 2 que, cumulando-se na acção vários pedidos, o valor é a quantia correspondente à soma dos valores de todos eles.

Nos termos do art. 308º, e sem prejuízo do disposto no art. 79º, a) do CPT, na determinação do valor da causa, deve atender-se ao momento em que a acção é proposta.

Dispõe o artigo 315º que, findos os articulados, o juiz fixa à causa o valor que considera adequado, caso esteja em flagrante oposição com a realidade o valor em que as partes tenha acordado, expressa ou tacitamente.

Pelo exposto, fixo o valor da causa em € 1.879,05 (mil oitocentos e setenta e nove euros e cinco cêntimos).

Anote na capa.

Custas do incidente a cargo do A., fixando-se a taxa de justiça em uma UC (CCJ, 16º).

**

O tribunal é competente em razão da nacionalidade, da matéria e da hierarquia.

O processo é o próprio e está isento de nulidades que o invalidem.

As partes dispõem de personalidade e capacidade judiciárias.

*

Legitimidade:

O R. excepciona a ilegitimidade do A.

Alega, para tanto, que a autorização dos trabalhadores teria de ser anterior à entrada da acção, não estando preenchida a condição inserta no nº. 2 do artigo 5º do CPT.

Mais alega que nestes autos não esta em causa a defesa dos interesses colectivos dos trabalhadores representados pelo A., que não existe uma pluralidade de interessados sujeitos ao mesmo interesse ou titulares dele e que não está em causa a violação, com carácter de generalidade, de direitos individuais de idêntica natureza de trabalhadores seus associados.

ADS
M
1

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA
1.º JUÍZO

O A. respondeu, concluindo pela improcedência da excepção.

Cumpra decidir:

A legitimidade tem de ser apreciada e determinada pela utilidade (ou prejuízo) que da procedência (ou improcedência) da acção possa advir para as partes, face aos termos em que o A. configura o direito invocado e a posição que as partes, perante o pedido formulado e a causa de pedir, têm na relação jurídica material controvertida, tal como a apresenta a A. e como decorre do art. 26º do C.P.C.

O artigo 5º do CPT, sob a epígrafe *Legitimidade das associações sindicais e patronais*, dispõe que:

“1 – As associações sindicais e patronais são partes legítimas como autoras nas acções respeitantes aos interesses colectivos que representam.

2. As associações sindicais podem exercer, ainda, o direito de acção em representação e substituição do trabalhador que o autorizem:

a) Nas acções respeitantes a medidas tomadas pela entidade patronal contra trabalhadores que pertençam aos corpos gerentes de associação sindical ou nesta exerçam qualquer cargo;

b) Nas acções respeitantes a medidas tomadas pela entidade patronal contra os seus associados que sejam representantes eleitos dos trabalhadores;

c) Nas acções respeitantes à violação, com carácter de generalidade, de direitos individuais de idêntica natureza de trabalhadores seus associados.

3. Para efeito do número anterior, presume-se a autorização do trabalhador a quem a associação sindical tenha comunicado por escrito a intenção de exercer o direito de acção em sua representação e substituição, com indicação do respectivo objecto, se o trabalhador nada declarar em contrário, por escrito, no prazo de 15 dias.

As partes estão de acordo quanto à filiação no A. dos trabalhadores em causa.

José Augusto Ferreira Rodrigues é 1º Secretário e *Joaquim Manuel Espada Santos* é vogal da Direcção do A.

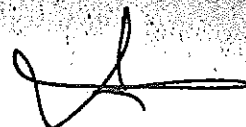
Tanto basta para concluir pela improcedência da excepção.

As partes são, pois, legítimas.

Inexistem nulidades, excepções dilatórias ou questões prévias de que cumpra conhecer.

*

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA
1.º JUÍZO



Sendo a questão a decidir de direito, existem nos autos elementos para uma decisão conscienciosa, pelo que, nos termos do 510º, nº1 alínea c) do C.P.C. se passa a decidir de mérito.

**

FUNDAMENTAÇÃO:

De facto:

Com relevância para a decisão consideram-se assentes os seguintes factos:

1- Por despacho de 12 de Junho de 2006 do Director Coordenador de Exploração, foi instaurado processo disciplinar a *José Augusto Ferreira Rodrigues*, Maquinista nº ML 4134, afecto à Área de Exploração Comercial, cuja cópia está junta de fls. 83 a 183, tendo sido aplicada em 13 de Novembro de 2006 a sanção de um dia de suspensão com perda de retribuição, correspondente a € 59,16, por terem sido dados como provados os seguintes factos:

O arguido tem a categoria profissional de maquinista.

No dia 27 de Março de 2006 o arguido prestou o seu trabalho, na linha amarela com o seguinte horário: das 15h00 às 18h30m (1º período) e das 19h30 às 23h00 (2º período).

O Operador de Movimento, Sr. João trigo Franco, perguntou ao arguido se havia algum inconveniente em efectuar uma manobra de entrada directa no cais de partida da estação do Rato, não restando dúvidas para o arguido quanto à ordem emanada, pois, para além do comboio em questão exibir um pico de atraso (6m38), o intervalo para o comboio da frente era mais do dobro (6m24) do intervalo para o comboio de trás (3m08).

Ao que o arguido recusou, tendo afirmado que não efectuaria manobras com passageiros.

O Operador de Movimento, tendo contactado previamente o Posto de Tracção e o maquinista, antecipou a manobra das acções adequadas para garantir a segurança e para que não houvesse transtorno, quer para o maquinista, quer para a logística ao nível da linha.

O Regulamento de Circulação de Comboios permite a realização da manobra de entrada directa no cais de partida de uma estação terminal.

Nomeadamente, em caso de avarias e em situações de atrasos de circulação, para evitar atrasos maiores.

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA

1.º JUÍZO

1031
2/11

Uma entrada directa no cais de partida poupa o tempo e percurso do comboio de ida e volta da estação para o término, pelo menos em 2 minutos.

Como consequência da recusa do arguido, foi feito o itinerário de inversão do comboio através do término.

Tendo ainda como consequência que os intervalos entre comboios passaram, no horário do comboio tripulado pelo arguido, a ter intervalos maiores.

2- Por despacho de 12 de Junho de 2006 do Director Coordenador de Exploração, foi instaurado processo disciplinar a *Joaquim Manuel Espada Santos*, Maquinista nº ML 4553, afecto à Área de Exploração Comercial, cuja cópia está junta de fls. 184 a 182, tendo sido aplicada em 13 de Novembro de 2006 a sanção de um dia de suspensão com perda de retribuição, correspondente a € 56,79, por terem sido dados como provados os seguintes factos:

O arguido tem a categoria profissional de maquinista.

No dia 27 de Março de 2006 o arguido prestou o seu trabalho, na linha amarela com o seguinte horário: das 17h30m às 21h00 (1º período) e das 22h00 à 01h30m (2º período)

O Operador de Movimento, Sr. João trigo Franco, perguntou ao arguido se havia algum inconveniente em efectuar uma manobra de entrada directa no cais de partida da estação do Rato, não restando dúvidas para o arguido quanto à ordem emanada, pois, para além do comboio em questão exibir um pico de atraso (6m43), o intervalo para o comboio da frente era mais do dobro (5m22) do intervalo para o comboio de trás (2m22).

Ao que o arguido recusou, tendo afirmado que não efectuaría a entrada directa do comboio, pois não fazia inversão de marcha com passageiros no comboio, invocando o artigo 35º do Regulamento de Circulação de Comboios.

O Operador de Movimento, tendo contactado previamente o Posto de Tracção e o maquinista, antecipou a manobra das acções adequadas para garantir a segurança e para que não houvesse transtorno, quer para o maquinista, quer para a logística ao nível da linha.

O Regulamento de Circulação de Comboios permite a realização da manobra de entrada directa no cais de partida de uma estação terminal.

Nomeadamente, em caso de avarias e em situações de atrasos de circulação, para evitar atrasos maiores.

1031

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA

1.º JUÍZO

Uma entrada directa no cais de partida poupa o tempo e percurso do comboio de ida e volta da estação para o término, pelo menos em 2 minutos.

Como consequência da recusa do arguido, foi feito o itinerário de inversão do comboio através do término.

Tendo ainda como consequência que os intervalos entre comboios passaram, no horário do comboio tripulado pelo arguido, a ter intervalos maiores.

3- No registo disciplinar de *José Augusto Ferreira Rodrigues* e de *Joaquim Manuel Espada Santos* nada consta.

4- O Regulamento de Circulação de Comboios da R. dispõe no artigo 35º:

1. É proibido transportar passageiros durante a manobra nos terminos.

2. Exceptuam-se os casos de pessoal da Empresa ou pessoal externo ao seu serviço, quando a sua presença seja indispensável por motivo de serviço, ou de circulações especiais, quando superiormente autorizados.

3. Nos comboios em circulação de exploração, os compartimentos de passageiros devem ser objecto de vistoria, pela tripulação, à passagem por cada término.

5- *José Augusto Ferreira Rodrigues* é 1º Secretário e *Joaquim Manuel Espada Santos* é vogal da Direcção do A., facto que foi comunicado à R. por fax de 23 de Novembro de 2006, tendo sido publicado no Boletim do Trabalho e Emprego, 1ª Série, nº 45, de 8 de Dezembro de 2006.

6- *José Augusto Ferreira Rodrigues* e *Joaquim Manuel Espada Santos* cumpriram em Dezembro de 2006 um dia de suspensão, com perda de retribuição, tendo-lhes sido deduzidas as quantias de € 59,16 e € 56,79, respectivamente, e a ambos o subsídio de assiduidade no valor de € 69.90.

De direito:

Há que decidir se os trabalhadores *José Augusto Ferreira Rodrigues* e de *Joaquim Manuel Espada Santos* praticaram a infracção disciplinar pela qual foram sancionados e, no caso de resposta negativa, se as sanções tiveram carácter abusivo.

Funções do maquinista:

Nos termos do Capítulo III do Regulamento de Carreiras que constitui o Anexo III ao Acordo de Empresa aplicável, publicado no Boletim do Trabalho e Emprego, 1ª Série, nº 10, de 15 de Março de 2001, o maquinista "Procede à condução dos comboios de exploração, de serviço ou de ensaio, de acordo com as normas regulamentares e

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA

1.º JUÍZO

instruções aplicáveis, cumprindo os diagramas de marcha estabelecidos; prepara, inspecciona e ensaia as composições para circulação, verificando os instrumentos e equipamentos complementares com vista à operacionalidade e segurança do material circulante; acciona os dispositivos de destino e número do comboio e comanda a abertura e o fecho das portas das composições, controlando o movimento de entrada e de saída dos passageiros; recebe e fornece informações à central de movimento, aos operadores de linha e aos passageiros a bordo; identifica os sinais de alarme activados, inteirando-se das causas e providenciando a resolução dos problemas ocorridos e rearma os alarmes; providencia a evacuação dos passageiros em caso de avaria grave, adoptando as medidas de segurança adequadas; procede à leitura e registo dos valores dos contadores de energia e de quilometragem; comunica as avarias ou anomalias ao nível do material circulante da sinalização e da via detectadas durante o serviço”.

No caso em apreciação, importa sublinhar que o maquinista está obrigado a conduzir os comboios *de acordo com as normas regulamentares e instruções aplicáveis*.

O nº 1 do artigo 35º Regulamento de Circulação de Comboios da R. proíbe o transporte de passageiros durante a manobra nos términos.

Assim sendo, importa averiguar se os trabalhadores em causa estavam obrigados a efectuar uma manobra de entrada directa no cais de partida da estação do Rato, após o Operador de Movimento, Sr. João trigo Franco, lhes ter perguntado se havia algum inconveniente em efectuar tal manobra.

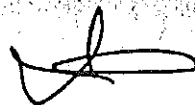
No artigo 73º da contestação, a R. sustenta que não são verdadeiras as alegações constantes dos artigos 23º, 24º e 34º da p.i.

No artigo 23º alega-se que a manobra de entrada directa no cais de partida da estação do Rato é altamente perigosa, pondo em risco a segurança de pessoas e bens, devido à falta dos meios de protecção que salvaguardem a ausência de cais de saída, possibilitando a queda de passageiros na linha pela rotina que se cria no exercício da função de Maquinista ao abrir as portas do lado esquerdo, conforme é comumente reconhecido.

No artigo 34º alega-se que o recurso a esta manobra faz aumentar grandemente os riscos de eventuais acidentes diminuindo a segurança dos passageiros, que é ou deveria ser um dos principais princípios a ser salvaguardado.

O alegado pelo A. configura um facto notório que não carece de alegação e prova (Código de Processo Civil, art. 514º, nº 1).

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA
1.º JUÍZO



06
2/1/17
PT

É facto notório que a circulação rodoviária se efectua pela direita em alguns países e pela esquerda noutros; a ferroviária, incluindo o metropolitano, circula sempre pela esquerda, provavelmente devido ao facto de os primeiros comboios terem circulado em Inglaterra.

É também notório que os comboios, sejam eles do caminho-de-ferro ou do metropolitano, abrem as portas do lado esquerdo, atento o sentido de marcha, e é igualmente notório que determinada operação, muitas vezes repetida, cria uma rotina.

No caso em apreciação, é irrelevante saber se foram ou não desactivados os botões de abertura de portas do lado direito, como se refere no artigo 24º da p.i..

Releva, sim, o facto de, efectuada uma manobra de entrada directa no cais de partida, aumenta o risco de acidente e diminui a segurança dos passageiros pois a rotina é a abertura das portas do lado esquerdo.

Só quem não viaja no Metropolitano de Lisboa e não utiliza estações terminais, como sejam, as do Rato ou do Cais do Sodré, poderá ignorar o que se passa quando se abrem as portas das carruagens apinhadas de passageiros.

Um descuido, potenciado pela rotina, nas horas de ponta, significará a queda de inúmeros passageiros na área onde se encontra o condutor de alta tensão.

Há tragédias, como a do Metropolitano de Londres que muito dificilmente se podem evitar; há outras, como a de Valência, que se podem e devem evitar.

Dever de obediência:

Dispõe o artigo 121º do Código do Trabalho, sob a epígrafe *Deveres do trabalhador*:

1. Sem prejuízo de outras obrigações, o trabalhador deve:

...

d) Cumprir as ordens e instruções do empregador em tudo o que respeite à execução e disciplina do trabalho, salvo na medida em que se mostrem contrárias aos seus direitos e garantias;

...

2. O dever de obediência, a que se refere a alínea d) do número anterior, respeita tanto às ordens e instruções dadas directamente pelo empregador como às emanadas dos superiores hierárquicos do trabalhador, dentro dos poderes que por aquele lhe foram atribuídos.

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA
1.º JUÍZO

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]

“Admite-se, portanto a possibilidade de uma *desobediência legítima* – o que implica a ideia de que existe uma área demarcada de subordinação e de que o poder patronal tem limites fixados pela própria lei e pelos instrumentos regulamentares de grau inferior. Estes limites deveriam, em princípio, resultar do simples objecto do contrato: o trabalhador deve obediência dentro do que se obrigou a fazer, e não fora disso...

Assim, a delimitação do dever de obediência implica que se ponderem vários elementos, nomeadamente...as garantias gerais dos trabalhadores (art. 122º CT), bem como as especialmente definidas pela regulamentação colectiva aplicável. (*Monteiro Fernandes, Direito do Trabalho, 12ª edição, pág. 137*).

Nos termos do artigo 122º do Código do Trabalho, é proibido ao empregador opor-se, por qualquer forma, a que o trabalhador exerça os seus direitos, aplicando-lhe sanções (alínea a), e exercer pressão sobre o trabalhador para que actue no sentido de influir desfavoravelmente nas condições de trabalho dele ou dos seus companheiros (alínea c).

Dispõe a clausula 50ª, nº 2 do Acordo de Empresa citado que a defesa das garantias dos trabalhadores no campo da segurança compete à vigilância dos próprios trabalhadores.

O dever de obediência não é, pois, absoluto.

No caso dos autos, a obediência pretendida pela R. conflitua com a alínea d) do nº 1 do mencionado artigo 121º, nos termos da qual o trabalhador deve cumprir as prescrições de segurança estabelecidas nas disposições legais ou convencionais aplicáveis, sendo certo que as ordens do Operador de Movimento violavam o artigo 35º do Regulamento de Circulação de Comboios, o qual tem por objectivo a segurança dos passageiros.

Inexigibilidade do dever de obediência:

Nos termos do artigo 21º da Constituição da República, todos têm direito de resistir a qualquer ordem que ofenda os seus direitos, liberdades e garantias.

“A relação laboral não priva as partes de direitos fundamentais reconhecidos a todas as pessoas.” (*Pedro Romano Martinez, Direito do Trabalho, 2ª edição, pág. 598*).

“...o cumprimento não pode ser exigido ao devedor, verificadas determinadas razões preponderantes...”

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA
1.º JUÍZO

No grupo das situações em que o incumprimento não pode ser imputado ao devedor encontra-se o conflito de deveres...O conteúdo normativo da inexigibilidade não está definido, pelo que, ..., não vislumbramos qualquer motivo ponderoso para não incluir nesse grupo os casos em que o credor reivindica do devedor um comportamento, cuja prática, embora satisfazendo os seus interesses, implica uma forte violação da boa fé, bons costumes e/ou lei. Na hipótese que temos vindo a confrontar, não hesitamos em asseverar que os trabalhadores são confrontados com dois deveres, naturalisticamente opostos, quais sejam o de exercer as funções que lhes sejam atribuídas em plena conformidade com o Direito e o de praticar os actos impostos pela entidade patronal. Perante este paradoxo jurídico-normativo qual a conduta exigível aos trabalhadores?

O nº 2 do artigo 335º do Código Civil, preceitua que, na eventualidade de haver colisão de direitos desiguais ou de diferentes espécies (à qual corresponde, naturalmente, uma colisão de deveres) deve prevalecer o direito/dever considerado superior. (*Paula Quintas e Hélder Quintas, Código do Trabalho Anotado e Comentado, 3ª edição, pág. 300*).

No caso dos autos, a colisão verifica-se entre o interesse da R. na pontualidade das circulações e o interesse da segurança de um número muito grande de passageiros, pela qual são responsáveis os maquinistas mas que também não pode deixar de ser do interesse da R.

A ilegitimidade da desobediência pressupõe legitimidade da ordem da entidade patronal ou do superior hierárquico competente, o que não se verificou com a ordem dada pelo Operador de Movimento, a qual contrariava o artigo 35º do Regulamento de Circulação de Comboios e a segurança dos passageiros.

Há, pois, que concluir que os trabalhadores *José Augusto Ferreira Rodrigues* e de *Joaquim Manuel Espada Santos* não praticaram a infracção disciplinar pela qual foram sancionados, em virtude de não lhes ser exigível o cumprimento da ordem dada pelo Operador de Movimento.

Sanções abusivas:

Dispõe o artigo 374º do Código do Trabalho, sob a epígrafe *Sanções abusivas:*

Considera-se abusiva a sanção disciplinar motivada pelo facto de o trabalhador:

Recusar-se a cumprir ordens a que não devesse obediência, nos termos da alínea d) do nº 1 e nº 2 do artigo 121º;

TRIBUNAL DO TRABALHO DE LISBOA

1.º JUÍZO

Nos termos do artigo 375º do mesmo diploma, sob a epígrafe *Consequências gerais da aplicação de sanção abusiva*, o empregador que aplicar alguma sanção abusiva nos casos previstos nas alíneas do nº 1 do artigo anterior fica obrigado a indemnizar o trabalhador nos termos gerais, com as alterações constantes dos números seguintes.

O nº 3 prevê que, tratando-se de suspensão, a indemnização não deve ser inferior a 10 vezes a importância da retribuição perdida.

Tendo em consideração o número de trabalhadores da R. – 1685 em 2006 - (*As 1.000 Maiores, edição nº 1773 do Expresso*), considera-se adequado que a indemnização seja fixada em 15 vezes a importância das retribuições perdidas.

DECISÃO:

Nestes termos, julgo a acção inteiramente procedente, por provada, e, em consequência, condeno a R.:

a) No pagamento de uma indemnização no montante de € 851,85 (oitocentos e cinquenta e um euros e oitenta e cinco cêntimos) ao trabalhador *Joaquim Manuel Espada Passos* e de uma indemnização no montante de € 887,40 (oitocentos e oitenta e sete euros e quarenta cêntimos) ao trabalhador *José Augusto Ferreira Rodrigues*;

b) No pagamento da importância a cada um dos referidos trabalhadores, correspondente ao subsídio de assiduidade no valor de € 69,90 (sessenta e nove euros e noventa cêntimos);

c) A retirar dos respectivos cadastros individuais a menção de aplicação em 13 de Novembro de 2006 da sanção de um dia de suspensão com perda de retribuição,

Custas a cargo da R.

Registe e notifique.

Lisboa, 07-10-19

*Elaborado e assinado
Marta Alves*

Apoio Secretario Geral CES

De: stmetro@stmetro.pt
Enviado: 14 de outubro de 2018 22:35
Para: Apoio Secretario Geral CES
Assunto: contestação fundamentada para a greve de 18 de outubro no metropolitano de lisboa
Anexos: contestação serviços minimos.docx

MF
20/10/18
MB

Exmos. Srs.

junto enviamos a contestação fundamentada do STMETRO aos serviços mínimos para a greve de 18 de Outubro no metropolitano de Lisboa.

Com as nossas mais sinceras desculpas pelo tardio com esta nossa contestação está a ser enviada, esperamos que possa no entanto ser anexada ao processo.

pela Direcção

Carlos Macedo



AC
EN
ABS

Contestação à proposta da Empresa para a circulação de composições no âmbito da fixação de serviços mínimos na greve de 18 de Outubro de 2018.

O STMETRO, juntamente com outras Associações Sindicais, subscreveu o aviso prévio da greve marcada para o dia 18 de Outubro. Nesse aviso estão explicadas as razões e os objectivos que nos levaram a tomar a decisão de enveredar por esse processo de luta quando se esgotaram todas as possibilidades de um entendimento com a Administração do Metropolitano de Lisboa-EPE.

No entanto, pareceu-nos imprescindível acrescentar um comentário à proposta da Administração para a circulação de composições, integrada no conjunto de serviços mínimos que propõe.

Antes de mais, sublinhamos que a Administração evoca um conjunto de decisões proferidas pelos Tribunais Arbitrais, mas esquece outras tantas de sentido contrário. Depois de apontar incongruências entre a doutrina e a sua aplicação, numa tentativa de desvalorizar o significado de um Acórdão invocado pelos sindicatos, conclui que "a noção de necessidade social impreterível é, como não podia deixar de ser, uma noção dinâmica e adequada ao atual contexto". Conclusão que contradiz, frontalmente, a repetição estafada de argumentos sempre iguais, usados continua e repetidamente na tentativa de neutralizar as greves decididas pelos trabalhadores do Metro, que têm sido obrigados a recorrer a essa forma de luta, dada a incompreensão e desvalorização manifestadas por sucessivas Administrações do Metro face às suas legítimas reivindicações.

A proposta da empresa para a circulação de composições, merece-nos os seguintes comentários, (ilustrados com argumentação incluída em anteriores Acórdãos dos Tribunais):

1. Acerca do serviço público e da satisfação das necessidades sociais impreteríveis.

O Metro é uma empresa do sector empresarial do Estado destinada a prestar um Serviço de Transporte Público de Passageiros "orientado para o cliente, promovendo a mobilidade sustentável... operador de transporte público estruturante e garante da mobilidade urbana de Lisboa, segundo os melhores padrões de qualidade, segurança e eficácia económica, social e ambiental."

O desempenho do Metro, enquanto empresa prestadora de um serviço público de inestimável utilidade, não deve ser avaliado, prioritariamente, por indicadores económicos e financeiros, sem menosprezo pela exigência de uma gestão rigorosa, mas pela qualidade do serviço público que presta, ou seja, pela sua rentabilidade social. Por isso é absolutamente necessário que este serviço seja realizado por uma empresa do sector público e não por uma empresa privada, consequentemente subordinada à lógica do lucro.

A falta de meios, continuamente enunciada pela Administração, para garantir as condições de um bom serviço público deve ser assacada ao Estado, que a Administração representa, e às prioridades de investimento do Governo que têm levado à contínua degradação dos serviços públicos. Perante esta situação que se arrasta é pertinente perguntar: onde está uma verdadeira preocupação com as tais "necessidades sociais impreteríveis" tão invocadas na proposta da Administração?

Podemos afirmar que são os trabalhadores do Metro quem mais tem pugnado pela qualidade do serviço público prestado pela empresa para responder a "necessidades sociais impreteríveis" e não a



At
2019
ABSI

Administração, nomeada pelo Governo e zeladora dos interesses do Estado, que se lembra de invocar nestas situações as suas obrigações sociais mas violando "os princípios de necessidade, adequação e proporcionalidade" inscritos na lei. É clarificador enunciar os dois objectivos que estão à cabeça das reivindicações contidas no Aviso Prévio de Greve - Em defesa da empresa pública prestando um serviço social e de qualidade à população; Pela admissão imediata de novos trabalhadores.

Acrescentamos que a contratação de novos trabalhadores se torna absolutamente imprescindível para garantir um adequado funcionamento da empresa, de tal forma que esse objectivo se encontra inscrito no Plano de Actividades para 2018 mas que a Administração tarda em concretizar.

2. Acerca da fixação em 25% da circulação das composições.

Quanto à proposta de no período da greve (entre as 7 e as 9:30 de dia 18) a oferta de circulação de composições se reduzir a 25%, a primeira coisa a dizer é que em nenhum lado está justificada essa quantidade de composições a circular e de que modo essa solução permite suprir as "necessidades sociais impreteríveis". Nessa mesma lógica podemos perguntar, como são garantidos os direitos da grande maioria dos utentes que ficarão sem acesso ao serviço do Metro?

Quanto a esta questão transcrevemos fragmentos de dois Acórdãos do tribunal da Relação de Lisboa :

Tribunal da Relação Lisboa, acórdão de 4/5/2011

"...Aderimos à doutrina do Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 24/02/2010 (Relatora: Hermínia Marques) segundo a qual a utilização do critério da percentagem do total dos meios empregues pela empresa não permite garantir que necessidades sociais impreteríveis sejam satisfeitas de modo a respeitar os princípios de necessidade, adequação e proporcionalidade"

Tribunal da Relação de Lisboa, Acórdão de 24/02/2010 (acórdão que diz respeito a uma greve numa transportadora aérea e contesta o modo de fixar as reduções do serviço a prestar).

"...Ora, no caso concreto destes autos, para poder averiguar-se se aqueles princípios da necessidade, adequação e proporcionalidade, foram respeitados, era absolutamente indispensável que se tivessem concretizado devidamente, no acórdão arbitral recorrido, quais eram as necessidades sociais impreteríveis que se visavam satisfazer com aqueles 35 voos por cada dia de greve.

E isso não foi feito, minimamente, naquele acórdão.

Na verdade, relativamente aos 35 voos diários, no acórdão recorrido diz-se apenas: "Para além dos já referidos, deverá assegurar-se a realização de um total de 35 voos, em cada dia de greve (28 e 29 de Agosto de 2009; 11 e 12 de Setembro de 2009), que serão definidos pelas empresas.

Naquela decisão recorrida, não se dá qualquer explicação para ter-se fixado em 35 o número de voos por cada dia de greve, nem se diz quais as necessidades sociais impreteríveis que, concretamente, se pretendiam satisfazer com aquele número de voos, pelo que ficamos sem possibilidades de aquilatar se os 35 voos diários, respeitavam os princípios da necessidade, adequação e proporcionalidade, legalmente impostos.

3. Acerca da ponderação das necessidades sociais impreteríveis

Sobre esta questão,



AV
Edu
RDS

a) Diz a Constituição : " artigo 57.º - 2. Compete aos trabalhadores definir o âmbito de interesses a defender através da greve, não podendo a lei limitar esse âmbito; 3. A lei define as condições de prestação, durante a greve, de serviços necessários à segurança e manutenção de equipamentos e instalações, bem como de serviços mínimos indispensáveis para ocorrer à satisfação de necessidades sociais impreteríveis." .

b) Diz o Código do Trabalho : " artigo 538.º - 5 - A definição dos serviços mínimos deve respeitar os princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade.

Poupamos o que temos para dizer sobre esta matéria reproduzindo parte de um Acórdão do Tribunal Arbitral de Maio de 2015:

"Arbitragem obrigatória

Número do processo: 19/2015 - SM.

Conflito: artigo 538.o CT - AO para determinação de serviços mínimos

Assunto: greve no Metropolitano de Lisboa, EPE (greve 24h00), vários sindicatos, dia 19 de maio de 2015, nos termos definidos no respetivo aviso prévio - pedido de arbitragem obrigatória para determinação de serviços mínimos.

(...)2- As ideias de prejuízo, de perturbação, de incómodo e de transtorno acompanham a própria definição de greve. A greve traduz-se num direito que visa, precisamente, causar prejuízos à entidade empregadora, causando, se necessário for, transtornos de várias ordens aos utentes do serviço paralisado. No quadro desta «eficácia externa» da greve, o direito à greve poderá, decerto, ter de ceder, mas só quando aqueles prejuízos ou transtornos se revelarem socialmente intoleráveis, ou seja, só quando a paralisação da atividade inerente à greve se revelar apta a comprometer a satisfação de necessidades sociais impreteríveis - isto é, necessidades cuja não satisfação tempestiva provoque danos irremediáveis.

3- A definição de serviços mínimos, nos termos constitucionais e legais, implica sempre uma limitação do direito fundamental à greve, embora corresponda à protecção de valores que igualmente têm uma dignidade constitucional. Impõe-se aqui, por conseguinte, uma tarefa de ponderação de bens, avaliando da importância da protecção dos direitos e interesses em presença, na certeza de que o legislador constitucional, na delimitação do direito à greve, não configurou este direito fundamental dos trabalhadores como um direito absoluto, sendo a definição de serviços mínimos uma limitação ao seu exercício.

Numa ótica jurídico-constitucionalmente adequada, impõe-se sempre proceder a uma análise casuística da greve em questão, para apurar se há ou não necessidades sociais impreteríveis que a mesma venha colocar em xeque e cuja satisfação deva ser salvaguardada através da prestação de serviços mínimos pelos grevistas. E, em rigor, uma necessidade social só será impreterível quando não puder deixar de ser satisfeita, quando for inadiável, quando se tornar imperioso satisfazê-la, quando for socialmente intolerável que a mesma seja sacrificada.

4- No caso em apreço, a conclusão a que se chega é a de que não se impõe, ao abrigo dos critérios constitucionais e legais, a definição de serviços mínimos relativos à circulação das composições, até por se tratar de uma greve de curta duração e em que subsistem meios alternativos de transporte coletivo de passageiros ao dispor dos cidadãos.



AVE
20/11
001

5- O direito de deslocação é, sem dúvida, um direito fundamental de todos os cidadãos, nos termos do artigo 44.o da CRP, mas dele não decorre forçosamente que os cidadãos tenham o direito de se deslocar, em dia de greve, utilizando as ligações disponibilizadas pelo Metro Lx. A mobilidade e a deslocação de pessoas no interior da cidade de Lisboa e na zona de acesso a outras localidades limítrofes não são anuladas pela circunstância de os trabalhadores do Metro Lx fazerem greve. Com efeito, existem outros meios de transporte através dos quais os cidadãos em causa poderão exercer o seu direito de deslocação, sem, com isso, comprimirem o direito de greve daqueles trabalhadores. Meios alternativos estes, porventura, mais onerosos e menos adequados do que as referidas ligações do Metro Lx - mas esse, julga-se, é o preço a pagar pelos utentes, num ordenamento jurídico-constitucional que eleva a greve à condição de direito fundamental dos trabalhadores e perante uma greve de um dia, como aquela que é objeto da presente decisão.

6- Conforme o Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 4 de maio de 2011, não se afigura que, no caso em apreço, a «salvaguarda de outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos» seja afetada de modo excessivo, desproporcionado ou irreversível pela não fixação de serviços mínimos relativamente à circulação das composições do Metro, para além daqueles que constam do aviso prévio.

É ainda de mencionar o facto de haver numerosas decisões arbitrais anteriores que estabeleceram esta mesma orientação de só fixar obrigações no que respeita à segurança e manutenção do equipamento e instalações: a título de exemplo, por último, cfr. as decisões proferidas nos Processos n.os 51 de 2010 (greve geral), 45 de 2011, 13 e 60 (greve geral) de 2012, 22, 38 e 41 de 2013, 24, 25, 34 e 36/2014.

7- Por fim, saliente-se ainda que a empresa apresentou uma proposta de serviços mínimos necessários à segurança e manutenção de equipamento e instalações, e que, no decurso da respetiva audição, as associações sindicais concretizaram a sua proposta de serviços mínimos relativos à segurança e manutenção de equipamento e instalações.

O tribunal, na esteira de decisões anteriores, considera que a exposição apresentada pela empresa assegura o cumprimento dos serviços necessários à segurança e manutenção de equipamentos e instalações, consubstanciando simultaneamente uma medida menos restritiva do direito à greve dos trabalhadores em causa”.

4. Acerca dos riscos de segurança para utentes e trabalhadores do Metro, que resultariam da aplicação da proposta da Empresa.

Para além de todas as questões colocadas atrás, subsiste um problema grave, decorrente da proposta da Empresa, que se prende com a segurança dos utentes e trabalhadores do Metro. É óbvio que 25% da circulação normal de composições tem como consequência um enorme congestionamento de utentes nas estações com todos os riscos inerentes a essa situação. Aliás, a Administração que evoca as mudanças de contexto para justificar alterações de julgamento, talvez não se tenha lembrado do grande afluxo de utentes estrangeiros neste período e anexa um parecer ligeiro do IMT sobre esta questão, datado de Março de 2013.

Os trabalhadores do Metro que vivem de modo diário e directo estes problemas, têm uma consciência clara do risco que comporta essa situação e, por isso, desconvocaram as greves quando foram fixados serviços mínimos no âmbito da circulação de composições, colocando os interesses dos utentes e as condições de segurança do serviço público à frente dos seus interesses mais imediatos.



MF
2015
10/5

Ainda sobre esta questão voltamos a reproduzir parte de um Acórdão do Tribunal Arbitral :

“Arbitragem obrigatória

Número do processo: 24/2015 - SM.

Conflito: artigo 538.o CT - AO para determinação de serviços mínimos.

Assunto: greve no Metropolitano de Lisboa, EPE (greve 24h00), vários sindicatos, no dia 26 de junho de 2015, nos termos definidos no respetivo aviso prévio de greve - pedido de arbitragem obrigatória para determinação de serviços mínimos.

Acórdão

(...)Para além da fundamentação jurídica acabada de referir, este tribunal tem também presente a circunstancia de a greve em causa ter apenas a duração de um dia. Por outro lado, tanto quanto é do conhecimento do tribunal, a greve não coincide com outras greves do sector dos transportes na mesma área geográfica.

Na fixação de serviços mínimos, há que ponderar as consequências previsíveis da greve, a sua duração, a existência de meios alternativos para satisfazer as mesmas necessidades, para referir apenas alguns fatores. Uma greve de um dia não coloca os mesmos problemas e, mesmo na área dos transportes, não será, de certo, indiferente tratar-se de uma greve que afeta uma povoação isolada e sem outros meios de transporte ao seu alcance ou uma greve numa grande urbe em que existem meios alternativos de transporte num dia para o qual não estão anunciadas outras greves.

Acresce que o Tribunal Arbitral não ficou convencido de que, caso decretasse serviços mínimos relativos à circulação de composições, o enorme acumular de pessoas nas estações e as tentativas dos utentes de apanhar os poucos comboios disponíveis não colocassem em risco a segurança dos utentes e dos funcionários do Metropolitano. Trata-se de uma situação que nunca foi testada na prática, em virtude de terem sido desconvocadas as greves anteriores em que se fixaram serviços mínimos relativos à circulação de composições. O tribunal considera, por isso, não ser suficiente para afastar a avaliação do risco de segurança a mera emissão de um parecer do IMT.”.

5. Em conclusão e por todas as razões enunciadas contestamos em absoluto a fixação de serviços mínimos no que diz respeito à circulação de composições



22/11
ML
10/3/18

Contestação à proposta da Empresa para a circulação de composições no âmbito da fixação de serviços mínimos na greve de 18 de Outubro de 2018.

O STMETRO, juntamente com outras Associações Sindicais, subscreveu o aviso prévio da greve marcada para o dia 18 de Outubro. Nesse aviso estão explicadas as razões e os objectivos que nos levaram a tomar a decisão de enveredar por esse processo de luta quando se esgotaram todas as possibilidades de um entendimento com a Administração do Metropolitano de Lisboa-EPE.

No entanto, pareceu-nos imprescindível acrescentar um comentário à proposta da Administração para a circulação de composições, integrada no conjunto de serviços mínimos que propõe.

Antes de mais, sublinhamos que a Administração evoca um conjunto de decisões proferidas pelos Tribunais Arbitrais, mas esquece outras tantas de sentido contrário. Depois de apontar incongruências entre a doutrina e a sua aplicação, numa tentativa de desvalorizar o significado de um Acórdão invocado pelos sindicatos, conclui que "a noção de necessidade social impreterível é, como não podia deixar de ser, uma noção dinâmica e adequada ao atual contexto". Conclusão que contradiz, frontalmente, a repetição estafada de argumentos sempre iguais, usados continua e repetidamente na tentativa de neutralizar as greves decididas pelos trabalhadores do Metro, que têm sido obrigados a recorrer a essa forma de luta, dada a incompreensão e desvalorização manifestadas por sucessivas Administrações do Metro face às suas legítimas reivindicações.

A proposta da empresa para a circulação de composições, merece-nos os seguintes comentários, (ilustrados com argumentação inclusa em anteriores Acórdãos dos Tribunais):

1. Acerca do serviço público e da satisfação das necessidades sociais impreteríveis.

O Metro é uma empresa do sector empresarial do Estado destinada a prestar um Serviço de Transporte Público de Passageiros "orientado para o cliente, promovendo a mobilidade sustentável... operador de transporte público estruturante e garante da mobilidade urbana de Lisboa, segundo os melhores padrões de qualidade, segurança e eficácia económica, social e ambiental."

O desempenho do Metro, enquanto empresa prestadora de um serviço público de inestimável utilidade, não deve ser avaliado, prioritariamente, por indicadores económicos e financeiros, sem menosprezo pela exigência de uma gestão rigorosa, mas pela qualidade do serviço público que presta, ou seja, pela sua rentabilidade social. Por isso é absolutamente necessário que este serviço seja realizado por uma empresa do sector público e não por uma empresa privada, consequentemente subordinada à lógica do lucro.

A falta de meios, continuamente enunciada pela Administração, para garantir as condições de um bom serviço público deve ser assacada ao Estado, que a Administração representa, e às prioridades de investimento do Governo que têm levado à contínua degradação dos serviços públicos. Perante



20/01
4/1
RGS

esta situação que se arrasta é pertinente perguntar : onde está uma verdadeira preocupação com as tais “necessidades sociais impreteríveis” tão invocadas na proposta da Administração?

Podemos afirmar que são os trabalhadores do Metro quem mais tem pugnado pela qualidade do serviço público prestado pela empresa para responder a “necessidades sociais impreteríveis” e não a Administração, nomeada pelo Governo e zeladora dos interesses do Estado, que se lembra de invocar nestas situações as suas obrigações sociais mas violando “os princípios de necessidade, adequação e proporcionalidade” inscritos na lei. É clarificador enunciar os dois objectivos que estão à cabeça das reivindicações contidas no Aviso Prévio de Greve - Em defesa da empresa pública prestando um serviço social e de qualidade à população; Pela admissão imediata de novos trabalhadores.

Acrescentamos que a contratação de novos trabalhadores se torna absolutamente imprescindível para garantir um adequado funcionamento da empresa, de tal forma que esse objectivo se encontra inscrito no Plano de Actividades para 2018 mas que a Administração tarda em concretizar.

2. Acerca da fixação em 25% da circulação das composições.

Quanto à proposta de no período da greve (entre as 7 e as 9:30 de dia 18) a oferta de circulação de composições se reduzir a 25%, a primeira coisa a dizer é que em nenhum lado está justificada essa quantidade de composições a circular e de que modo essa solução permite suprir as “necessidades sociais impreteríveis”. Nessa mesma lógica podemos perguntar, como são garantidos os direitos da grande maioria dos utentes que ficarão sem acesso ao serviço do Metro?

Quanto a esta questão transcrevemos fragmentos do acórdão de 4/5/2011 do Tribunal da Relação Lisboa

“...Aderimos à doutrina do Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 24/02/2010 (Relatora: Hermínia Marques) segundo a qual a utilização do critério da percentagem do total dos meios empregues pela empresa não permite garantir que necessidade sociais impreteríveis sejam satisfeitas de modo a respeitar os princípios de necessidade, adequação e proporcionalidade”

3. Acerca da ponderação das necessidades sociais impreteríveis.

Sobre esta questão,

a) Diz a Constituição : “ artigo 57.º - 2. Compete aos trabalhadores definir o âmbito de interesses a defender através da greve, não podendo a lei limitar esse âmbito; 3. A lei define as condições de prestação, durante a greve, de serviços necessários à segurança e manutenção de equipamentos e instalações, bem como de serviços mínimos indispensáveis para ocorrer à satisfação de necessidades sociais impreteríveis.” .

b) Diz o Código do Trabalho : “ artigo 538.º - 5 - A definição dos serviços mínimos deve respeitar os princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade.



Handwritten signature and initials.

Poupamos o que temos para dizer sobre esta matéria reproduzindo parte de um Acórdão do Tribunal Arbitral de Maio de 2015:

“Arbitragem obrigatória

Número do processo: 19/2015 - SM.

Assunto: greve no Metropolitano de Lisboa, EPE (greve 24h00), vários sindicatos, dia 19 de maio de 2015, nos termos definidos no respetivo aviso prévio - pedido de arbitragem obrigatória para determinação de serviços mínimos.

(...)2- As ideias de prejuízo, de perturbação, de incómodo e de transtorno acompanham a própria definição de greve. A greve traduz-se num direito que visa, precisamente, causar prejuízos à entidade empregadora, causando, se necessário for, transtornos de várias ordens aos utentes do serviço paralisado. No quadro desta «eficácia externa» da greve, o direito à greve poderá, decerto, ter de ceder, mas só quando aqueles prejuízos ou transtornos se revelarem socialmente intoleráveis, ou seja, só quando a paralisação da atividade inerente à greve se revelar apta a comprometer a satisfação de necessidades sociais impreteríveis - isto é, necessidades cuja não satisfação tempestiva provoque danos irremediáveis.

3- A definição de serviços mínimos, nos termos constitucionais e legais, implica sempre uma limitação do direito fundamental à greve, embora corresponda à proteção de valores que igualmente têm uma dignidade constitucional. Impõe-se aqui, por conseguinte, uma tarefa de ponderação de bens, avaliando da importância da proteção dos direitos e interesses em presença, na certeza de que o legislador constitucional, na delimitação do direito à greve, não configurou este direito fundamental dos trabalhadores como um direito absoluto, sendo a definição de serviços mínimos uma limitação ao seu exercício.

Numa ótica jurídico-constitucionalmente adequada, impõe-se sempre proceder a uma análise casuística da greve em questão, para apurar se há ou não necessidades sociais impreteríveis que a mesma venha colocar em xeque e cuja satisfação deva ser salvaguardada através da prestação de serviços mínimos pelos grevistas. E, em rigor, uma necessidade social só será impreterível quando não puder deixar de ser

satisfeita, quando for inadiável, quando se tornar imperioso satisfazê-la, quando for socialmente intolerável que a mesma seja sacrificada.

4- No caso em apreço, a conclusão a que se chega é a de que não se impõe, ao abrigo dos critérios constitucionais e legais, a definição de serviços mínimos relativos à circulação das composições, até por se tratar de uma greve de curta duração e em que subsistem meios alternativos de transporte coletivo de passageiros ao dispor dos cidadãos.



2015
2014
AF

5- O direito de deslocação é, sem dúvida, um direito fundamental de todos os cidadãos, nos termos do artigo 44.º da CRP, mas dele não decorre forçosamente que os cidadãos tenham o direito de se deslocar, em dia de greve, utilizando as ligações disponibilizadas pelo Metro Lx. A mobilidade e a deslocação de pessoas no interior da cidade de Lisboa e na zona de acesso a outras localidades limítrofes não são anuladas pela circunstância de os trabalhadores do Metro Lx fazerem greve. Com efeito, existem outros meios de transporte através dos quais os cidadãos em causa poderão exercer o seu direito de deslocação, sem, com isso, comprimirem o direito de greve daqueles trabalhadores. Meios alternativos estes, porventura, mais onerosos e menos adequados do que as referidas ligações do Metro Lx - mas esse, julga-se, é o preço a pagar pelos utentes, num ordenamento jurídico-constitucional que eleva a greve à condição de direito fundamental dos trabalhadores e perante uma greve de um dia, como aquela que é objeto da presente decisão.

6- Conforme o Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 4 de maio de 2011, não se afigura que, no caso em apreço, a «salvaguarda de outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos» seja afetada de modo excessivo, desproporcionado ou irreversível pela não fixação de serviços mínimos relativamente à circulação das composições do Metro, para além daqueles que constam do aviso prévio.

É ainda de mencionar o facto de haver numerosas decisões arbitrais anteriores que estabeleceram esta mesma orientação de só fixar obrigações no que respeita à segurança e manutenção do equipamento e instalações: a título de exemplo, por último, cfr. as decisões proferidas nos Processos n.os 51 de 2010 (greve geral), 45 de 2011, 13 e 60 (greve geral) de 2012, 22, 38 e 41 de 2013, 24, 25, 34 e 36/2014.

7- Por fim, saliente-se ainda que a empresa apresentou uma proposta de serviços mínimos necessários à segurança e manutenção de equipamento e instalações, e que, no decurso da respetiva audição, as associações sindicais concretizaram a sua proposta de serviços mínimos relativos à segurança e manutenção de equipamento e instalações.

O tribunal, na esteira de decisões anteriores, considera que a exposição apresentada pela empresa assegura o cumprimento dos serviços necessários à segurança e manutenção de equipamentos e instalações, consubstanciando simultaneamente uma medida menos restritiva do direito à greve dos trabalhadores em causa”.

4. Acerca dos riscos de segurança para utentes e trabalhadores do Metro, que resultariam da aplicação da proposta da Empresa.

Para além de todas as questões colocadas atrás, subsiste um problema grave, decorrente da proposta da Empresa, que se prende com a segurança dos utentes e trabalhadores do Metro. É óbvio que 25% da circulação normal de composições tem como consequência um enorme congestionamento de utentes nas estações com todos os riscos inerentes a essa situação. Aliás, a Administração que evoca as mudanças de contexto para justificar alterações de julgamento, talvez não se tenha lembrado do



Handwritten initials and signatures in the top right corner.

grande afluxo de utentes estrangeiros neste período e anexa um parecer ligeiro do IMT sobre esta questão, datado de Março de 2013.

Os trabalhadores do Metro que vivem de modo diário e directo estes problemas, têm uma consciência clara do risco que comporta essa situação e, por isso, desconvocaram as greves quando foram fixados serviços mínimos no âmbito da circulação de composições, colocando os interesses dos utentes e as condições de segurança do serviço público à frente dos seus interesses mais imediatos.

Ainda sobre esta questão voltamos a reproduzir parte de um Acórdão do Tribunal Arbitral :

“Arbitragem obrigatória

Número do processo: 24/2015 - SM.

Assunto: greve no Metropolitano de Lisboa, EPE (greve 24h00), vários sindicatos, no dia 26 de junho de 2015, nos termos definidos no respetivo aviso prévio de greve - pedido de arbitragem obrigatória para determinação de serviços mínimos.

Acórdão

(...)Para além da fundamentação jurídica acabada de referir, este tribunal tem também presente a circunstancia de a greve em causa ter apenas a duração de um dia. Por outro lado, tanto quanto é do conhecimento do tribunal, a greve não coincide com outras greves do sector dos transportes na mesma área geográfica.

Na fixação de serviços mínimos, há que ponderar as consequências previsíveis da greve, a sua duração, a existência de meios alternativos para satisfazer as mesmas necessidades, para referir apenas alguns fatores. Uma greve de um dia não coloca os mesmos problemas e, mesmo na área dos transportes, não será, de certo, indiferente tratar-se de uma greve que afeta uma povoação isolada e sem outros meios de transporte ao seu alcance ou uma greve numa grande urbe em que existem meios alternativos de transporte num dia para o qual não estão anunciadas outras greves.

Acresce que o Tribunal Arbitral não ficou convencido de que, caso decretasse serviços mínimos relativos à circulação de composições, o enorme acumular de pessoas nas estações e as tentativas dos utentes de apanhar os poucos comboios disponíveis não colocassem em risco a segurança dos utentes e dos funcionários do Metropolitano. Trata-se de uma situação que nunca foi testada na prática, em virtude de terem sido desconvocadas as greves anteriores em que se fixaram serviços mínimos relativos à circulação de composições. O tribunal considera, por isso, não ser suficiente para afastar a avaliação do risco de segurança a mera emissão de um parecer do IMT.”.

5. Em conclusão e por todas as razões enunciadas contestamos em absoluto a fixação de serviços mínimos no que diz respeito à circulação de composições

Concorrência ao Metropolitano de Lisboa e alternativas rodoviárias.

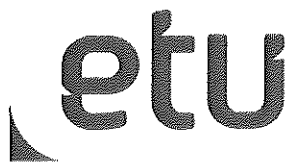
2017
ABS
AK
—

O metropolitano de Lisboa é uma empresa de transportes muito particular por sofrer forte concorrência direta de outros operadores de transportes, coisa que em outros países não acontece nem se tem a perceção correta do quanto ela existe.

Na análise que se junta à linha Amarela nota-se que para percursos na própria linha só duas estações necessitam de dois autocarros para fazer esse percurso.

Foi utilizado o site mooveit.com para recolher os dados e só um caso não retornou um resultado, Marques de Pombal – Parque. Que apesar de perto (7 minutos a pé), mas existem carreiras que fazem esse percurso.

Este estudo retornou sempre várias alternativas, no máximo com duas correspondências, para os percursos pretendidos. E em vários casos, quando analisados finamente continuam uma oferta melhor que o Metropolitano.



Dimensionamento de Unidades de Passagem (UP)

de Saídas de Locais de Risco e Vias

A legislação de SCIE prevê índices de efetivo para a utilização dos espaços de acordo com a função e uso do espaço (*quadro XXVII do art. 51º*). Após o dimensionamento do efetivo será necessário analisar as exigências regulamentares a fim de proceder ao dimensionamento de saídas dos locais e das vias horizontais e verticais.

1 Número de saídas dos locais e recintos

Existe um número mínimo de saídas de locais e recintos ao ar livre em função do efetivo que se encontra no espaço (*quadro XXIX do art. 54º*).

Em locais cobertos	
Efetivo	Nº de saídas
Menos de 50	1
51 a 500	2
501 a 1.000	3
1.001 a 1.500	4
1.500 a 2.000	4
2.001 a 2.500	5
2.501 a 3.000	6
Mais de 3.000	Condicionado pelas distâncias a percorrer no local, com um mínimo de 6

Em recintos ao ar livre	
Efetivo	Nº de saídas
Menos de 150	1
151 a 1.500	2
1.501 a 3.000	3
3.001 a 4.500	4
4.501 a 6.000	4
6.001 a 7.500	5
7.501 a 9.000	6
Mais de 9.000	Condicionado pelas distâncias a percorrer no local, com um mínimo de 6

20/1
 MH
 B5

2 Largura das saídas e dos caminhos de evacuação

Existe uma largura mínima para as saídas de locais ou para recintos ao ar livre em função do efetivo que se encontra no espaço ou recinto (*art. 56º*)

Número mínimo de unidades de passagem em espaços cobertos

Efetivo	Nº de UPs	Largura
Menos de 50	1	0,9
51 a 100	2	1,4
101 a 200	3	1,8
201 a 300	4	2,4
301 a 400	5	3
401 a 500	6	3,6
501 a 600	6	3,6
601 a 700	7	4,2

Número mínimo de unidades de passagem em recintos ao ar livre

Efetivo	Nº de UPs	Largura
Menos de 150	1	0,9
151 a 300	2	1,4
301 a 600	3	1,8
601 a 900	4	2,4
901 a 1.200	5	3
1.201 a 1.500	6	3,6
1.501 a 1.800	6	3,6
1.801 a 2.100	7	4,2

3 Vias verticais de evacuação

O dimensionamento das vias verticais de evacuação deve ser feito de acordo com o nº 11 do artigo 64º *“Com exceção das vias que servem exclusivamente espaços afetos à utilização-tipo I, a largura útil em qualquer ponto das vias verticais de evacuação não deve ser inferior à correspondente a 1 UP por cada 70 utilizadores, ou fração, com um mínimo de 2 UP em edifícios cuja altura seja superior a 28 m.”* Para o dimensionamento das vias verticais deve ainda cumprir-se o nº 12 do mesmo artigo *“O número de utilizadores a considerar para o dimensionamento da largura útil das vias de evacuação verticais é, em cada nível, o correspondente à maior soma dos efectivos em dois pisos consecutivos por ela servidos”*

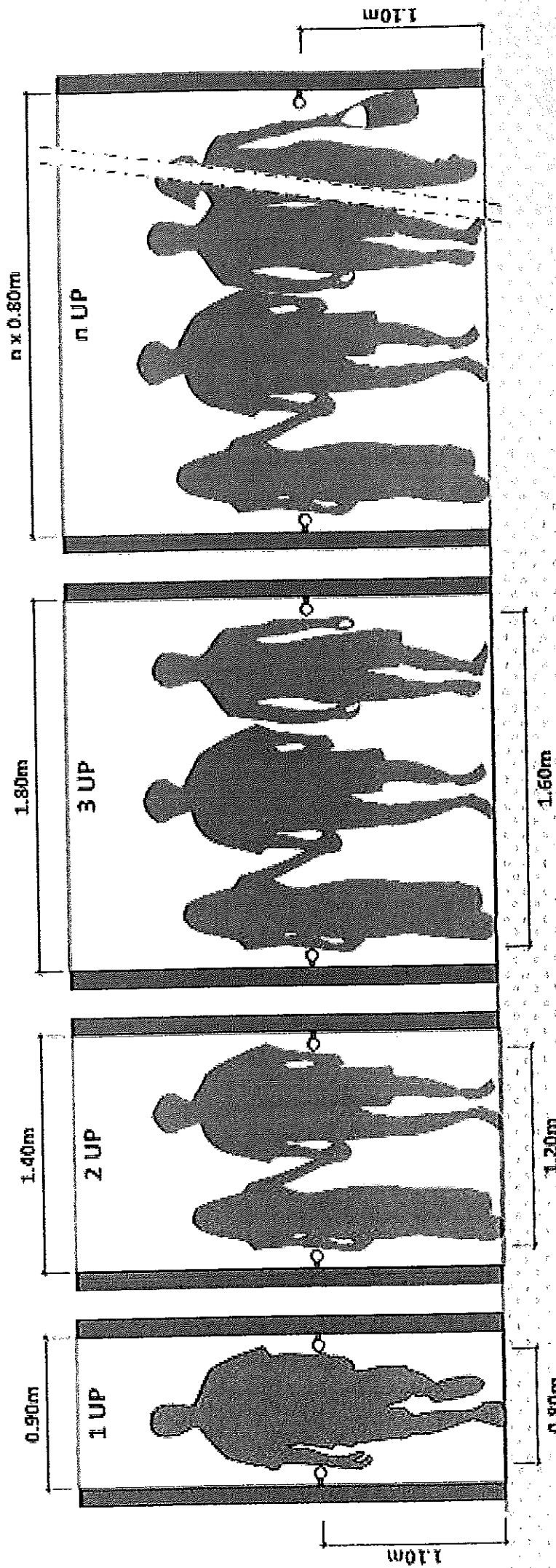
Efetivo	Nº de UPs	Largura
Menos de 70	1	0,9
71 a 140	2	1,4
141 a 210	3	1,8
211 a 280	4	2,4
281 a 350	5	3
351 a 420	6	3,6

Para a Utilização tipo I – Habitação deve cumprir-se o disposto no artigo 213º - *“Com exclusão das vias interiores das habitações, a largura mínima das vias de evacuação que sirvam exclusivamente espaços afetos à utilização-tipo I deve respeitar 1,2 m, para a 1ª categoria de risco, e 1,4 m para as restantes categorias de risco.”*

Nota: A leitura desta ficha não substitui a leitura do Documento original
Revisão 2/2016

POGSE

SEGURANÇA
online . pt



22
04
1
05

SERVIÇOS NECESSÁRIOS PARA A SEGURANÇA E MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS E INSTALAÇÕES NA GREVE NO METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E. DE 18 DE OUTUBRO DE 2018

AK
Zuber
RB

A. No âmbito do processo de arbitragem obrigatória referente à greve no Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML) marcada pelas Associações Sindicais para o dia 18 de outubro de 2018, vem o ML, solicitar ao Tribunal Arbitral que no caso de a Douta Decisão ser no sentido de não serem definidos serviços mínimos para a circulação das composições, o que apenas por mera cautela se admite, sem conceder numa proposta nesse sentido a assegurar pela Empresa, os serviços necessários à segurança e manutenção de equipamentos e instalações, mencionados nos pontos 8 e 9 do aviso prévio deverão ser circunscritos, nos seguintes termos:

a) **Ao Posto de Comando Central:** três trabalhadores - um Inspetor de Movimento; um Encarregado de Movimento e um Encarregado da Sala de Comando e de Energia), identificados de forma precisa e completa pelos sindicatos (nome e número de ML) cuja escala de serviço seja coincidente com o período de greve.

B. A presente proposta mereceu acolhimento do Tribunal Arbitral nos Processos 01/2014-SM, 02/2014-SM e 13/2015-SM referente às greves parciais dos dias 16.01.2014, 23.01.2014 e 28.04.2015 e nos Processos 24/2014-SM, 25/2014-SM, 34/2014-SM, 19/2015-SM, 21/2015-SM, 23/2015-SM, 24/2015-SM, 26/2015-SM e 06/2018-SM referentes às greves de 24 horas dos dias 25.09.2014, 21.10.2014, 17.12.2014, 19.05.2015, 26.05.2015, 18.06.2015, 26.06.2015, 15.07.2015 e 19.04.2018.

A respeito da determinação e adequação dos meios humanos necessários para assegurar esses serviços, sublinhamos que, numa situação em que não exista circulação de composições, toda a rede será fechada, sendo que os sistemas de segurança e vigilância se mantêm em pleno funcionamento, como se um dia normal de exploração se tratasse. Logo, a necessidade de meios humanos é manifestamente reduzida.

A respeito da afetação dos meios humanos, salientamos que a indicação dos trabalhadores deverá ter em consideração a categoria profissional (como solicitado em a) *supra*) de forma a permitir ocorrer em situações de emergência "concretas e



Handwritten signatures at the bottom right of the page.

imprevisíveis”, tal como indicado no n.º 9 do aviso prévio. Ou seja, nunca um Operador Comercial (trabalhador da área) tem as competências necessárias e adequadas ao desempenho das funções de chefia requeridas no Posto de Comando Central.

Lisboa, 12 de outubro de 2018.

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Vítor Manuel Jacinto Domingues dos Santos



Maria Helena Arranhado Carrasco Campos