

*23*  
*Agul*

## **Arbitragem Obrigatória**

**Nº Processo: 07/2018-SM**

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

**Assunto: PROC. Nº 07/2018-SM | GREVE NA CP, EPE E MEDWAY, SA | SMAQ | ENTRE AS 12H00 DE 16ABR E AS 12H00 DE 17ABR2018, NOS TERMOS DEFINIDOS NO RESPECTIVO AVISO PRÉVIO | PEDIDO DE ARBITRAGEM OBRIGATÓRIA PARA DETERMINAÇÃO DE SERVIÇOS MÍNIMOS.**

## **ACÓRDÃO**

### **I – ANTECEDENTES**

1. O Sindicato Nacional dos Maquinistas de Caminhos de Ferro Portugueses (adiante SMAQ) remeteu, com data de 29 de março de 2018, pré-aviso de greve ao Conselho de Administração da CP Comboios de Portugal, E.P.E. (adiante CP), ao Conselho de Administração da MEDWAY – Operador Ferroviário e Logístico de Mercadorias, S.A. (adiante MEDWAY), ao Conselho de Administração da FERTAGUS - Travessia do Tejo, Transportes, S.A., ao Conselho de Administração da TAKARGO – Transporte de Mercadorias, S.A.

O Pré-Aviso refere-se a uma greve para o período entre as 12h00 do dia 16 de abril e as 12h00 do dia 17 de abril de 2018, nos termos definidos no mesmo.

2. A 6 de abril de 2018, foi recebido, por correio eletrónico, no Conselho Económico e Social (adiante CES), um e-mail da Direção-Geral do Emprego e das Relações do Trabalho (adiante DGERT), dirigido à sua Secretária-Geral, para efeitos do 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, e para determinação de serviços mínimos nas empresas CP Comboios

*Handwritten signature and initials*  
Axciz

de Portugal, EPE (CP) e MEDWAY, Transportes e Logística, S.A., 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 6 de abril de 2018;
- b) Aviso prévio de greve emitido Sindicato Nacional dos Maquinistas dos Caminhos de Ferro Portugueses – SMAQ;
- c) Proposta de serviços mínimos elaboradas pela CP e MEDWAY 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 coletiva 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.

## II – TRIBUNAL ARBITRAL E AUDIÇÃO DAS PARTES

4. 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: João Carlos Simões dos Reis;
- Árbitro dos trabalhadores: António Gouveia Coelho;
- Árbitro dos empregadores: Ana Jacinto Lopes.

que reuniu em 13 de abril de 2018, pelas 10h30, nas instalações do CES. Depois de uma primeira ponderação do assunto, foram ouvidas as partes, as quais se apresentaram

credenciadas. A audição do sindicato, por sua solicitação, foi antecipada, tendo início às 10h45.

- O **SMAQ** fez-se representar por: António Medeiros, Rui Martins, João Miguel e António Luz;
- A **CP** fez-se representar por: Manuela Gil Pereira e Carla Sofia Santana;
- A **MEDWAY**, fez-se representar por: Armando Cruz e Tânia Nunes Ruivo.

5. Nas reuniões que tiveram com os membros do Tribunal Arbitral, os representantes das partes responderam às questões que lhes foram colocadas, prestaram os esclarecimentos solicitados, tendo a CP e a MEDWAY apresentado novas propostas escritas de serviços mínimos que ficam junto aos autos.

### III – ENQUADRAMENTO JURÍDICO

6. Sendo o direito à greve um direito fundamental acolhido no capítulo relativo aos “direitos, liberdades e garantias dos trabalhadores” (Cap. III, do Título II da Parte I da CRP), goza do regime privilegiado previsto nos art.º 17º e 18º da CRP. O seu exercício legítimo pressupõe, quando a greve ocorre nos serviços essenciais, a necessidade de observar os serviços mínimos indispensáveis à satisfação de necessidades sociais impreteríveis (n.º 3 do art.º 57.º da CRP). Em conformidade, o direito à greve pode ter de se conciliar, atendendo às circunstâncias da situação concreta, com outros direitos fundamentais, na medida em que estes correspondam também à tutela de necessidades sociais impreteríveis, isto é, corporizem necessidades cuja proteção se apresente igualmente como impostergável.

7. A CP e a MEDWAY são empresas pertencentes ao setor dos transportes, o qual é justamente exemplificado no art.º 537º, n.º 2, al. h) como podendo pôr em causa a satisfação de necessidades sociais impreteríveis em caso de greve. Este resultado, porém,


não tem de se verificar infalivelmente sempre que haja uma greve no setor dos transportes. Pode ocorrer ou não, tudo dependendo das circunstâncias concretas em que a greve se desenrola. A greve tanto pode atingir inadmissivelmente o direito de circulação de passageiros ou, nalguns casos, de animais e bens, como pode, apesar dos incómodos, às vezes bem sérios, não inutilizar o núcleo essencial do direito de circulação e de movimentação.

Cabe a este tribunal averiguar, primeiro, se a greve marcada para pelo SMAQ atinge necessidades sociais impreteríveis; depois, caso a resposta à questão anterior seja afirmativa, como e em que proporção a greve deve ser restringida para alcançar uma concordância prática com o direito de deslocação e outros direitos ou bens fundamentais que exprimam necessidades sociais das pessoas ou da comunidade cuja satisfação, *in casu*, se mostre inadiável.

O mesmo é dizer que a obrigação de serviços mínimos tem de ser indispensável, ou seja, usando as palavras da lei, a sua definição deve obedecer aos princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade» (art.º 538º, n.º 5, do CT). Daqui resulta o caráter subsidiário desta obrigação.

8. O direito de deslocação, como tem sido sublinhado doutrinal e jurisprudencialmente, é um direito fundamental das pessoas, como resulta do art.º 44.º da CRP, merecedor, por isso, de proteção adequada. Contudo, seja qual for o âmbito deste direito e a intensidade da sua tutela, tal proteção não vai ao ponto de implicar que as pessoas gozem de um absoluto direito de se movimentar nas circulações da CP em dia de greve. Tal seria manifestamente exagerado, desadequado, e podia até ser desnecessário. Bem pode suceder, por exemplo, que as pessoas tenham ao seu dispor outros meios de transporte públicos ou privados.

A questão central não reside em o direito de greve poder vulnerar o direito de deslocação ou outro direito fundamental por ele servido (direito à saúde, direito ao trabalho, etc.), mas antes em o direito de greve atentar irremediavelmente contra faculdades essenciais de tais direitos, impedindo que o exercício tempestivo das faculdades que eles encerram satisfaça atempadamente as necessidades sociais por eles

Amal  


tuteladas. O problema não está tanto nos danos provocados pela greve, mas nos danos provocados serem irreparáveis.

9. Claro que uma situação de greve pode acarretar mal-estar e prejuízo para as pessoas. Mas isto é natural que suceda, pois o *animus nocendi* é da essência da greve. E esta característica – convém recordar - não impediu o legislador português, comunitário, bem como o legislador constituinte e ordinário dos mais variados países democráticos, desde há muitos anos, de consagrar a greve não só como um direito, mas, mais significativamente, como um direito fundamental. É este o quadro jurídico do qual devem ser retiradas todas as consequências.

10. Se o direito de greve não é absoluto, o direito de deslocação também não o é. Para alcançar uma concordância prática entre os dois direitos colidentes, importa averiguar diversas variáveis, no domínio dos transportes ferroviários, tais como a duração da greve, a possibilidade de alternativas ao transporte paralisado pela greve, a instrumentalidade do transporte ferroviário paralisado para a realização de outros direitos, como a saúde, segurança das pessoas, a vida ou a integridade física, os efeitos de greves semelhantes no passado, etc. Se existe greve noutros setores dos transportes.

Normalmente, a greve de curta duração produz efeitos muito menos gravosos do que uma greve de longa duração, isto é, de vários dias, semanas ou meses. Uma greve de um dia ou dois, com certeza que pode desorganizar a vida das pessoas, principalmente daquelas que têm menos recursos ao seu próprio meio de transporte, mas, normalmente, não as impede de ir trabalhar, de ir ao hospital, de ir à escola, etc. E em casos graves de doenças, não se afigura normal as pessoas deslocarem-se para os hospitais ou centros de saúde de comboio, transporte que as pessoas não usam quando estão ou são incapazes de se deslocarem por si próprias. A época de realização da greve também deve ser tomada em consideração.

Tem grande importância inquirir se na região servida pelos comboios que paralisam as pessoas têm acesso a outros meios de transporte públicos ou privados,

*Handwritten signature and initials*

nomeadamente transporte rodoviário (camionetas, táxis) ou mesmo a transporte aéreo (avião).

Assume igualmente importância averiguar se, por causa da greve, as pessoas ficam isoladas, isto é, se a paralisação do comboio causa isolamento a pessoas de uma certa região.

Tratando-se de uma greve cujos contornos são semelhantes aos contornos de outras já realizadas, é de grande importância analisar se a delimitação dos serviços mínimos operada no passado foi adequada ou, pelo contrário, foi deficiente ou excessiva.

Tem importância considerar, juntamente com outros fatores, se a greve nos transportes ferroviários tem lugar em momentos de grande significado familiar e social (Natal, evento nacional importante, por exemplo), ou em períodos sem tal significado. Naturalmente, na primeira hipótese, existem razões para uma aumentar a proteção do direito de deslocação.

A necessidade de atender ao circunstancialismo concreto da greve aconselha a não fixar os serviços mínimos através do recurso a uma redução percentual dos comboios em movimento, como sucederia caso fosse decidido baixar o número de ligações ferroviárias, por exemplo, para 20% ou 30% do seu número normal. Seria um método demasiado abstrato, o qual nem sequer garantiria que os utentes mais necessitados de transporte seriam efetivamente favorecidos. Em geral, parece um método de afastar, como já entendeu jurisprudência arbitral anterior (cfr. proc. n.º 6/2015 - SM) e o Acórdão da Relação de Lisboa, de 24/02/2010.

11. Da audição das partes resultou que parece não existirem populações que fiquem sem meios de transporte ou isoladas por causa da presente greve. Não foi demonstrado que as pessoas venham a ficar com o seu direito de circulação total ou substancialmente esvaziado. Não há greve nos outros meios de transporte, pelo que é difícil supor que as pessoas fiquem rigorosamente impossibilitadas de se movimentar.

Numa greve com esta amplitude, admite-se que em situações contadas as alternativas ao transporte ferroviário sejam difíceis ou não existam mesmo. Mas, mesmo nesta hipótese, não pode deixar de ser ponderada a possibilidade de uso de viaturas dos

próprios utentes ou de outros particulares e não pode ser ignorado o facto de esta greve ter sido, em cumprimento do prazo de aviso prévio, publicitada com 10 dias úteis de antecedência, o que permite aos utentes e às empresas abrangidos tomar a atitude por si julgada mais adequada. A greve tem apenas a duração de um dia, embora os seus efeitos possam repercutir-se para além do período de greve.

Assim sendo, o núcleo essencial do direito de deslocação não é atingido por esta greve, pois o seu conteúdo efetivo não se encontra verdadeiramente esvaziado ou molestado.

Pelo que, em face dos interesses em presença e de uma ponderação constitucionalmente adequada e tem em conta greves semelhantes anteriores onde não foram decretados serviços mínimos, não se afigura justificável alterar o sentido da decisão.

11. Resulta do exposto, e em consonância com critérios usados em anterior jurisprudência arbitral (cfr. particularmente os processos n.º 2/2013, n.º 34/2013, n.º 6/2015, n.º 3/16, n.º 19/2017, n.º 2/2018), a seguinte decisão:

#### IV – DECISÃO

1. Deverão ser assegurados comboios de socorro no dia de greve – em cada oito horas de trabalho, dever haver um maquinista disponível.
2. As composições que tenham iniciado a sua marcha antes do início da greve deverão atingir o seu destino, onde devem ser estacionadas em condições de segurança.
3. Deverão ser disponibilizados serviços para ocorrer a qualquer emergência ou acidente que venha a ocorrer durante a greve, desde que necessários para a normalização da circulação.
  - a) Em relação à MEDWAY, deverão ser mantidos os serviços mínimos discriminados na sua proposta, relativos apenas ao transporte de “amoníaco”, “matérias

perigosas” ou suscetíveis de perecimento durante o período de greve, proposta que se anexa e que na parte referida integra esta decisão;

4. Deverão ser assegurados os meios humanos e materiais necessários à concretização dos serviços mínimos fixados, incluindo, designadamente, as marchas associadas, bem como o seu início, fecho, posicionamento e restantes operações necessárias.

5. Os trabalhadores necessários para assegurar os serviços mínimos devem ser designados pelos representantes da associação sindical até 24 horas antes do início da greve, sob pena de, em caso de incumprimento, dever ser a empresa a proceder a essa designação.

6. Apenas se deverá recorrer ao trabalho dos aderentes à greve, caso os serviços mínimos não puderem ser satisfeitos por trabalhadores não aderentes que se encontrem a executar a sua prestação de trabalho normal.

Lisboa, 13 de abril de 2018

Árbitro Presidente \_\_\_\_\_  
(João Carlos Simões dos Reis)

Árbitro de Parte Trabalhadora \_\_\_\_\_  
(António Gouveia Coelho)

Árbitro de Parte Empregadora \_\_\_\_\_  
(Ana Jacinto Lopes)

\*  
\*   \*  
\*

*Amorim*  
*[Signature]*

**ANEXO**



**PROPOSTA DE SERVIÇOS MÍNIMOS - Mercado rias**

Greve SIAQ - 16 e 17 Abril 2018

DESIGNAÇÃO	TRAFEGO		COMBOIOS		16 Abr (Dom)	17 Abr (2)	18 Abr (1)
	ORIGEM / DESTINO	ORIGEM / DESTINO	Comboios	Comboios			
Márzias Perigosas - Amonico	Huelva ↔ Aveca	Bodajoz / Bobadela Bobadela / Bodajoz	50330 50331	50330 50331			
	Barreiro ↔ Estarreja	Barreiro / Estarreja Estarreja / Barreiro	50332 50333	50332 50333			50332; 50330
	Barreiro ↔ P. Sado	P. Sado / Barreiro Barreiro / P. Sado	50334 50335	50334 50335			50334
Márzias Perigosas - Diversas	Estarreja ↔ Portugal - Benafim/Leixões	T. Bobadela / Villar Formoso Villar Formoso / T. Bobadela Leixões / Estarreja Estarreja / Leixões	43912 43913 43914 43915	43912 43913 43914 43915			43912 43913
	P. Sines ↔ Pego	P. Sines / Pego Pego / P. Sines	50850 50851	50850 50851			50850; 50852; 50854 50851; 50853; 50854
	Leixões ↔ Terminal XXI	Leixões / Terminal XXI Terminal XXI / Leixões	51130 51131	51130 51131			51130 51131
Centurias	Estarreja ↔ Terminal XXI	Estarreja / Terminal XXI Terminal XXI / Estarreja	52830 52831	52830 52831			52830 52831
	Bobadela ↔ Terminal XXI	Bobadela / Terminal XXI Terminal XXI / Bobadela	51830 51831	51830 51831			51830 51831

Deverão ser transportados todos os comboios que contenham matérias perigosas (carregado e vazio), sendo a lista acima indicativa da maior parte dos casos.

Todas as composições que tenham iniciado a sua marcha devem ser conduzidas ao seu destino e estacionadas/manobradas em condições de segurança nos locais apropriados de carga/descarga.

Deverão ser asseguradas todas as marchas necessárias ao reposicionamento do material motor para dar início ao comboio, incluindo os caminhões para abastecimento. Os serviços mínimos deverão ser garantidos pelos trabalhadores a quem cabe executar os mesmos em escaza