

## Arbitragem Obrigatória

**N.º Processo:** AO 34/2022 - SM

**Conflito:** artigo 538.º do Código do Trabalho – Arbitragem Obrigatória para determinação de serviços mínimos

**Assunto:** PROC. N.º AO/34/2022-SM | GREVE METROPOLITANO DE LISBOA, EPE | FECTRANS, STTM, SINDEM, SITRA, SITESE, STMETRO | GREVE DE 24 HORAS NO DIA 25 DE OUTUBRO DE 2022 | PEDIDO DE ARBITRAGEM OBRIGATÓRIA PARA DETERMINAÇÃO DE SERVIÇOS MÍNIMOS.

### ACORDÃO

#### I – ANTECEDENTES E FACTOS

1. A presente arbitragem resulta, por via de comunicação de 13 de outubro de 2022, dirigida pela Direção Geral do Emprego e das Relações de Trabalho (DGERT) à Secretária-Geral do Conselho Económico Social (CES) e recebida neste mesmo dia de aviso prévio subscrito pelas associações sindicais FECTRANS, STTM, SINDEM, SITRA, SITESE, STMetro, para os trabalhadores seus representados na METROPOLITANO DE LISBOA, EPE, estando a execução da greve, nos termos do aviso prévio, fixada nos seguintes termos:

*Greve de 24 horas no dia 25 de outubro de 2022, nos termos definidos no respetivo aviso prévio.*

2. Em cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 538.º do Código do Trabalho (CT), foi realizada reunião nas instalações da DGERT, no dia 13 de outubro de 2022, da qual foi lavrada ata assinada pelos presentes.

Esta ata atesta, designadamente, a inexistência de acordo sobre os serviços mínimos a prestar durante o período de greve no que respeita à circulação de composições, bem como a ausência de disciplina desta matéria na regulamentação coletiva de trabalho aplicável.

3. Está em causa uma empresa do Setor Empresarial do Estado, razão pela qual o litígio em causa deve ser apreciado e decidido por Tribunal Arbitral, nos termos da alínea *b)* do n.º 4 do artigo 538.º do CT.

## II – TRIBUNAL ARBITRAL

4. O Tribunal Arbitral foi constituído nos termos do n.º 3 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 259/2009, de 25 de setembro, com a seguinte composição:

- Árbitro presidente: Pedro Romano Martinez
- Árbitro dos trabalhadores: Filipe Rodrigues Costa Lamelas
- Árbitro dos empregadores: Ana Cristina Pereira Correia Jacinto Lopes.

5. O Tribunal reuniu nas instalações do CES, em Lisboa, no dia 21 de outubro de 2022, pelas 09h30, seguindo-se a audição dos representantes dos sindicatos e do empregador, cujas credenciais, após rubricadas, foram juntas aos autos. A reunião teve lugar de forma mista, porquanto o árbitro presidente e o árbitro dos empregadores participaram a distância, por videoconferência, enquanto o árbitro dos trabalhadores, assim como o secretariado participaram presencialmente na reunião.

6. Compareceram (presencialmente), em representação das respetivas entidades e pela ordem de audição:

Pela /o:

### **FECTRANS:**

- Paulo Jorge Machado Ferreira

### **STTM:**

- José Manuel da Silva Marques
- José Augusto Ferreira Rodrigues

### **SINDEM:**

- José Carlos Estevão Silveira

### **SITRA:**

- Nuno Ricardo Alves Fonseca
- Ana Paula Cabaço Carvalho

### **STMetro;**

- Luís Miguel Patrocínio Gomes Fernandes
- Carlos Carrilho de Macedo

### **SITese:**

- José Augusto Santos

Pelo **METROPOLITANO DE LISBOA, EPE** (participaram a distância, por videoconferência):

- Paula Ferreira Martins
- Tiago Bruno Silva
- Fausto Augusto Gonçalves Sá Marques

7. Os representantes dos sindicatos justificaram a sua posição relativamente aos serviços mínimos no que respeita à circulação de composições e prestaram os esclarecimentos solicitados pelo Tribunal Arbitral. Além da justificação escrita junta com o aviso prévio de greve e da resposta apresentada à proposta do Metropolitano, foram ainda anexados ao processo documentos entregues antes da reunião. Em concreto, e pela ordem de intervenções, Paulo Machado Ferreira referiu que o Metro não presta um serviço público impreterível, pois há alternativas, acrescentando que os serviços mínimos propostos pela Empresa põem em causa a segurança dos utentes; Silva Marques reiterou, com bastantes pormenores técnicos, a falta de segurança do serviço de comboios com circulação reduzida de composições; José Carlos Silveira renovou a ideia de não haver necessidades impreteríveis, por haver outros transportes alternativos e que a rede de Metro não serve qualquer Hospital; Nuno Fonseca, relativamente aos transportes alternativos, indicou que o passe é válido nos outros meios de transporte; José Augusto Santos, quanto à falta de segurança, aludiu ao risco de as plataformas poderem ficar cheias de utentes; e Carlos Macedo referiu que a circulação de 25% das composições discrimina os utentes, não aproveitando aos mais carenciados. Sumariamente, reiteraram na reunião que a decretação de serviços mínimos na circulação de comboios não se integra nos parâmetros do regime jurídico da greve, concretamente quanto à adequação e proporcionalidade, num dia em que não se encontra convocada qualquer outra greve de transportes públicos em Lisboa. Salientaram ainda o facto de a rede de Metro só satisfazer necessidades impreteríveis relacionadas com a saúde no que respeita ao acesso ao Hospital de Santa Maria e, mesmo neste caso, limitadamente. A estes argumentos, os sindicatos renovaram, com veemência, o risco que a decretação de serviços mínimos na circulação de comboios acarreta para os utentes do Metro; neste contexto, referiram que a segurança dos utentes pode ser posta em causa.

Os representantes da empresa reiteraram a sua posição sobre os serviços mínimos no que concerne à circulação de comboios, em que estariam em circulação 25% das composições. Justificaram os serviços mínimos invocando prejuízo à população, na medida em que a greve prejudica os mais carenciados que não têm alternativa, devendo recorrer ao transporte público e o transporte rodoviário não constitui opção ao Metro na cidade de Lisboa; a este propósito e aludindo aos serviços

de saúde indicaram que a rede de Metro, além de permitir um fácil acesso a hospitais públicos (como o de Santa Maria, Pulido Valente, Santa Marta e Curry Cabral), também permite a deslocação a vários hospitais privados (p.. ex., Hospital da Luz no Colégio Militar e Lusíadas). Refiram, ainda, que as greves têm sido recorrentes, no Metro e em diferente tipo de transportes urbanos, prejudicando essencialmente os utentes, com reduzido impacto económico negativo para a Empresa, porquanto não paga os correspondentes salários dos trabalhadores grevistas e tem uma poupança de energia elétrica. Por fim, justificaram a inexistência de risco para os utentes, em grande medida fundando-se num parecer do IMT e indicando que a empresa tem meios para impedir as concentrações de público, como nos casos de eventos desportivos ou musicais, fechando ou limitando nos canais de acesso a entrada intempestiva de utentes. Referindo, ainda, neste contexto, que os vigilantes continuam a prestar serviço durante o período de greve para controlar o acesso aos cais de embarque. A este propósito, foi projetado um pequeno vídeo com um cais cheio de utentes na sequência de um jogo de futebol, em que os adeptos festejavam a vitória, sem risco na circulação de comboios.

O Tribunal questionou as Partes quanto à viabilidade de os serviços mínimos serem decretados, com maior percentagem de circulação de composições, circunscrevendo-se aos períodos de maior afluência de utentes, nomeadamente nos designados «picos» da manhã e da tarde, mas a proposta não teve acolhimento por parte dos Sindicatos.

8. Da posição manifestada pelas Partes resulta que a divergência quanto aos serviços mínimos se circunscreve unicamente à circulação de comboios no período de greve, pelo que importa decidir a questão.

### **III – ENQUADRAMENTO JURÍDICO FUNDAMENTAÇÃO**

9. Tendo em conta que a greve decretada para o dia 25 de outubro tem a duração de vinte e quatro horas, afetando, nesse período, um transporte público essencial da área metropolitana de Lisboa, implicando uma paralisação durante um dia inteiro, afetando o pico de transporte durante a manhã, que ocorre por volta das 8h30, assim como o pico de transporte da parte da tarde dessa terça-feira, a determinação de serviços mínimos deve assentar no pressuposto de ser necessário atender a necessidades sociais impreteríveis da população, que tem de se deslocar nesta zona do país durante todo esse dia.

Estão em causa, neste caso, necessidades relacionadas, não só com a prestação de serviços de saúde inadiáveis e urgentes das pessoas (em que se incluem os hospitais públicos, como Santa Maria, mas também noutros hospitais privados e centros de saúde em diferentes locais da cidade de Lisboa), mas

igualmente com a efetivação do direito ao trabalho, do direito ao ensino ou simplesmente da liberdade de circulação por parte daqueles que têm de se deslocar na área metropolitana de Lisboa, que justificariam os referidos serviços mínimos. Sabendo que a rede de Metro é usada por um número muito elevado de utentes para, no dia-a-dia, se deslocarem para os seus locais de trabalho, para os estabelecimentos de ensino ou, simplesmente, para atividades diárias inadiáveis. De onde resulta que o Metro presta um serviço público de transporte que satisfaz necessidades sociais impreteríveis.

A questão carece, contudo, de uma ponderação mais detalhada, atendendo à situação em concreto, no confronto entre a tutela do direito à greve e os vários direitos que utentes deste serviço de transporte são titulares.

10. Os serviços mínimos implicam uma limitação do direito de greve, sendo este um direito constitucionalmente assegurado (artigo 57.º da CRP), integrado no âmbito dos direitos, liberdades e garantias cuja restrição assenta nos apertados pressupostos do n.º 2 do artigo 18.º da CRP. Mas como decorre dos princípios gerais e hoje expresso no n.º 3 do artigo 57.º da CRP, o direito de greve pode ser limitado por via da imposição de serviços mínimos, nos termos previstos no Código do Trabalho, mormente em respeito dos princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade (artigo 538.º, n.º 5, do CT). Como surge, muitas vezes, referido, o direito à greve, pese embora a sua consagração constitucional, não é ilimitado (Ac. Relação de Lisboa de 4/5/2011 (Leopoldo Soares), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), em que estava em causa uma greve do Metro).

A necessidade de se fixarem serviços mínimos, *in casu*, resulta da própria lei (artigo 57.º, n.º 3, da CRP e artigo 538.º, n.º 5, do CT), porquanto o interesse social no funcionamento – ainda que mínimo – dos transportes públicos encontra previsão específica nesta sede. Com efeito, o setor dos transportes coletivos de passageiros, atenta a liberdade de circulação das pessoas relacionada com múltiplos direitos, seja a saúde, a educação ou o trabalho, justificam, por si, a existência de serviços mínimos, como expressamente se prevê no artigo 537.º, n.º 2, do CT. Dito de outro modo, a tarefa do aplicador do direito está facilitada no caso de greve no setor dos transportes, na medida em que a lei prescreve que este é um dos setores onde há necessidade de se preverem serviços mínimos.

11. Seguidamente, cabe apurar se é adequada e proporcional a fixação de serviços mínimos.

Atenta a multiplicidade de utentes do Metropolitano, não é viável indicar, em concreto, quantos passageiros se deslocam tendo em vista um tratamento médico, para aprenderem ou chegarem ao local onde desempenham a sua atividade profissional, que pode ou não estar relacionada com a saúde ou o ensino de outros utentes. Pese embora esta verificação não ser possível, pode concluir-se que, especialmente nas horas de ponta, a maioria significativa dos passageiros do Metropolitano recorre a este meio de transporte para as finalidades referidas: saúde, ensino e trabalho. Razão pela qual a existência de serviços mínimos reduz os prejuízos causados a tais utentes. Mas para se concluir no sentido de haver adequação cabe ainda apurar se os serviços mínimos em causa são essenciais para o desiderato pretendido, nomeadamente tendo em conta o facto de a greve ter uma duração alargada (24 horas) e de, nesse dia, não ter sido decretada qualquer outra greve nos serviços de transporte da área metropolitana de Lisboa. Mas quanto a este último dado, das informações prestadas pela Empresa, atento o número de passageiros que cada composição do Metropolitano transporta, a alternativa rodoviária é claramente deficitária, não permitindo escoar a maioria dos utentes do Metro em tempo útil.

Por fim, cabe atender à proporcionalidade, em que a factualidade já indicada é relevante contrapondo com os serviços mínimos, tal como decorre da proposta da Empresa (Metro). Nas greves dos transportes, diferentemente da finalidade típica da greve, o prejuízo não é sofrido pela Empresa, mas sim, quase exclusivamente, pelos utentes dos serviços; factualidade constatada pelos representantes da empresa. Importa esclarecer que, no caso de greve no Metropolitano, do ponto de vista económico, o prejuízo da Empresa é mínimo se estiver encerrada, pois a maioria dos utentes já pagou o serviço de transporte com a aquisição do passe mensal (que serve pra outros meios de transporte) e não tem custos de exploração; pelo contrário, os utentes, que não são visados na greve, suportam o prejuízo da paralisação, na medida em que não podem usufruir do serviço. A Empresa apresentou uma proposta de serviços mínimos no que respeita à circulação de comboios que, resumidamente, fixa em 25% o número de composições a circular durante o dia de greve. O Tribunal não tem possibilidade de saber se esta percentagem corresponde ao necessário para satisfazer as necessidades sociais impreteríveis, mas, pelo menos, minimizá-las-á. Por outro lado, o valor proposto admite-se que seja proporcional e adequado à greve em questão; mas a fixação percentual, sendo lícita, carece de uma justificação concreta, como se indicou no Acórdão da Relação de Lisboa de 24/2/2010 (Hermínia Marques), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt). Essa justificação concreta, como indicado pelos representantes da Empresa, é de difícil demonstração.

12. Coloca-se ainda a questão, suscitada pelos Sindicatos, de a realização dos serviços mínimos, tal como propostos pela Empresa, representar um risco significativo para os utentes, atenta a concentração de pessoas nas diferentes estações, e nas respetivas plataformas, e o facto de implicar que as composições circulem com sobrelotação de pessoas, com dificuldades de fecho de portas. Todavia, para além do citado parecer do IMT, que aponta para a inexistência dos riscos mencionados, a Empresa garantiu que, através do controlo de entradas nas estações, não se verificariam as concentrações de pessoas no cais de embarque de cada estação, nem a sobrelotação dos comboios.

13. Às ponderações supramencionadas, acresce ainda o sentido das decisões mais recentes de arbitragens de greves do Metropolitano, no âmbito CES. Dessas decisões arbitrais, no que respeita a greves parciais de 4 horas diárias (podendo ter-se como referência as decisões AO n.º 5/2022, de 7 de março, AO n.º 7/2022, de 8 de abril, e AO n.º 21\_22/2022, de 28 de junho), entendeu-se que não deveriam ser fixados serviços mínimos relativamente à circulação de composições. Esta jurisprudência constante, é questionada neste acórdão atento o facto de se ter alterado um pressuposto relevante: a greve em apreço abrange um dia inteiro (24 h). No caso de greves de 24 horas, encontram-se soluções divergentes: nuns casos não são decretados serviços mínimos (p. ex. decisão AO n.º 19/2022), enquanto, noutros, foram decretados serviços mínimos (decisão AO n.º 28/2014, de 7 de novembro, e decisão AO n.º 6/2018, de 13 de abril).

14. Tudo ponderado, o Tribunal Arbitral, por maioria, entende que, nesta greve, devem ser fixados serviços mínimos no que respeita à circulação de comboios, por quatro razões:

- a) A greve tem uma duração de 24 horas, com efetivo reflexo, quanto ao prejuízo dos utentes, durante todo o dia de terça-feira, 25 de outubro;
- b) Apesar de no dia de greve, 25 de outubro, não se encontrar convocada nenhuma outra greve de empresas de transportes públicos na área metropolitana de Lisboa, o número elevado de passageiros servido pelo Metro não pode ser satisfeito pelo transporte rodoviário, que não constitui, portanto, verdadeira ou viável alternativa no transporte público;
- c) A jurisprudência constante do CES, relativamente a greves de curta duração decretadas no Metropolitano de Lisboa, determina a não fixação de serviços mínimos quanto à circulação de comboios no caso de greves parciais, de duração não superior a 4 horas num dia, pelo que, alterando-se o pressuposto da duração da greve – sendo esta greve de 24 horas – justifica-se uma diferente ponderação;
- d) Na ponderação entre o direito à greve dos trabalhadores do Metropolitano, atento o facto de

estar em causa um serviço público de transporte que satisfaz necessidades impreteríveis da população, e sabendo que há um número muito significativo de utentes do Metro que, diariamente, se deslocam na área metropolitana de Lisboa para acederem a serviços de saúde (direito à saúde), para chegarem ao local de trabalho (direito ao trabalho), regressarem a casa (direito ao descanso), ou para aprenderem (direito ao ensino), sem prejuízo de outros direitos fundamentais, justifica-se a conclusão constante da decisão.

#### IV – DECISÃO

Nestes termos, o Tribunal Arbitral entende, por maioria, definir os seguintes serviços mínimos para a Greve de 24 horas do dia 25 de outubro de 2022.

- i. Deverão ser assegurados os serviços necessários à segurança e manutenção do equipamento e das instalações, bem como os serviços de emergência que, em caso de força maior, reclamem a utilização dos meios disponibilizados pelo Metropolitano de Lisboa, nos termos que resultam do consenso entre Sindicatos e Empresa;
- ii. São fixados serviços mínimos relativamente à circulação de composições, nos termos propostos pela Empresa.

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 artigo 538.º, n.º 7, do CT, identificar, de forma clara e inequívoca, 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 à empresa Metropolitano de Lisboa, caso os sindicatos não exerçam tal faculdade até 24 horas antes do início da greve.

Lisboa, 21 de outubro de 2022

Árbitro Presidente

(Pedro Romano Martinez)





*f lamelas*

Árbitro de Parte Trabalhadora

(Filipe Rodrigues da Costa Lamelas)

*Ana Jacinto Lopes*

Árbitra de Parte Empregadora

(Ana Cristina Pereira Correia Jacinto Lopes)

## DECLARAÇÃO DE VOTO DE ÁRBITRO DE PARTE TRABALHADORA

O direito à greve (artigo 57.º da CRP) integra o acervo dos direitos liberdades e garantias dos trabalhadores, sendo-lhe aplicável o regime do artigo 18.º, por força do artigo 17.º, ambos da CRP.

Ora, o n.º 2 do artigo 18.º da CRP faz depender a limitação ou restrição de direitos, liberdades e garantias da observância dos requisitos da necessidade, conformidade (ou adequação) e proporcionalidade em sentido restrito, devendo aquelas confinar-se ao mínimo essencial para salvaguardar outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos.

Na situação *sub judice*, ainda que se considerasse verificar-se uma colisão de direitos (entre o direito à greve e o direito de deslocação – e, eventualmente, outros direitos cuja fruição esteja dependente deste) não se afigura necessária a definição de serviços mínimos para a presente greve. Vejamos:

- a) Por um lado, trata-se de uma greve que tem uma duração particularmente limitada (apenas 24 horas);
- b) Por outro lado, o direito de deslocação/transporte/mobilidade (e eventuais direitos cuja fruição possa estar dependente deste) não se encontra afectado uma vez que, na mesma área geográfica e em moldes semelhantes (nomeadamente no que diz respeito à frequência), há um conjunto de outras empresas no âmbito do sector dos transportes que asseguram a necessidade social impreterível em apreço (ver, por exemplo, mapa de carreiras e percursos, disponível em(<https://www.carris.pt/viaje/mapas/>)).

Assim, tendo em conta que a definição de serviços mínimos consubstancia uma limitação do direito à greve deverá, tal como referido, confinar-se ao mínimo essencial para salvaguardar outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos. Efectivamente, tal limitação – que se traduz na estipulação de serviços mínimos – só deverá ocorrer quando for o único meio apto a satisfazer as mencionadas necessidades sociais impreteríveis e, tão-só, na medida do indispensável.

O princípio da indispensabilidade ou necessidade, enquanto elemento constitutivo do princípio geral da proibição de excesso, impõe que *“se recorra, para atingir esse fim, ao meio necessário, exigível ou indispensável, no sentido do meio mais suave ou menos restritivo que precise de ser utilizado para atingir o fim em vista”*<sup>1</sup>.

Nesse sentido, considero que não se verifica a exigibilidade ou indispensabilidade de definição de serviços mínimos porquanto o direito de deslocação/transporte/mobilidade (e eventuais direitos cuja fruição possa estar dependente deste) encontra-se assegurado – e sem que o seu conteúdo essencial seja atingido – pela prestação do serviço por outras empresas de transporte, na mesma área geográfica e em moldes similares, aptas à satisfação dessas necessidades (mormente, as empresas que se dedicam à exploração de transportes de superfície).

Como refere Jorge Leite<sup>2</sup>, a *“obrigação de serviços mínimos tem um carácter subsidiário”* e *“a «medida» da obrigação tem como limite a sua indispensabilidade”*, o que significa que *“a obrigação de serviços mínimos só existe quando e na estrita medida em que a necessidade afectada não possa ser satisfeita por outros meios”*.

Assim, reiterando o que foi referido anteriormente, o direito de deslocação/transporte/mobilidade não é sequer colocado em causa pela greve em apreço. Efectivamente, não se deve confundir aquele direito com a facilidade, a eficiência ou rapidez proporcionada pelas deslocações de Metro (não existe um direito fundamental ao transporte ou às deslocações no Metro; quando muito, o que se verifica é a necessidade de satisfazer necessidades sociais impreteríveis – *in casu*, transporte – que podem ser asseguradas por qualquer empresa – ou empresas – que preste serviço numa área geográfica tendencialmente coincidente).

Por outro lado, julgo que a estipulação de serviços mínimos correspondentes a 25% da frequência horária do serviço de transporte normal não irá necessariamente ao

---

<sup>1</sup> Jorge Reis Novais, *Os Princípios Constitucionais Estruturantes da República Portuguesa*, Coimbra, 2004, p. 171.

<sup>2</sup> Jorge Leite, *Direito da Greve*, Coimbra, 1994, p. 64 e 65.

encontro da necessidade de proteger o direito de deslocação/transporte/mobilidade (e eventuais direitos cuja fruição possa estar dependente deste) e poderá, ao invés, contribuir para prejudicar esse direito porquanto (a serem cumpridos os serviços mínimos decretados) as composições do metro, na frequência resultante da decisão de serviços mínimos, não terão capacidade para transportar todos os utentes que se desloquem às estações (pelo menos, nas horas de maior fluxo de passageiros). Como tal, esses utentes, depois de se terem deslocado às estações de Metro, terão de deslocar-se novamente, e como alternativa, às estações/paragens de outros transportes de modo a poderem ir até ao seu trabalho/estabelecimento de ensino/hospitais, o que resultará num acréscimo de tempo despendido completamente imprevisível (para os utentes que não consigam ser transportados nas composições do Metro – que, tendo em conta a supressão de 75% do serviço, deverão ser a maioria).

Finalmente, a presente decisão contraria a mais recente jurisprudência deste tribunal no que respeita à fixação de serviços mínimos relativamente à empresa em apreço.

Por considerar que não deveriam ter sido fixados serviços mínimos, atendendo aos motivos *supra* enunciados, voto vencido.



---

(Filipe da Costa Lamelas)