



120
8

ACÓRDÃO

Acordam na secção social do Tribunal da Relação de Lisboa:

I. Relatório

i. Greve nas administrações portuárias dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Sesimbra, Sines, Algarve, Madeira e Açores .

Oficiaismar - Sindicato dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários e Engenheiros da Marinha Mercante, e

Sincomar - Sindicato de Capitães e Oficiais da Marinha Mercante.

ii. Nos autos o Tribunal Arbitral proferiu em 3/12/2023 esta decisão:

“10. Pelo exposto, o Tribunal Arbitral decide, por maioria, definir os serviços mínimos a cumprir na paralisação declarada

“Greve à prestação de trabalho conforme os termos definidos no pré-aviso:

- das 07:00 horas do dia 6 de novembro às 07h00 do dia 8 de novembro de 2023;
- das 07:00 horas do dia 14 de novembro às 07h00 do dia 16 de novembro de 2023;
- das 07:00 horas do dia 22 de novembro às 07h00 do dia 24 de novembro de 2023;
- das 00:00 horas do dia 29 de novembro às 24h00 do dia 30 de novembro de 2023”,

nos seguintes termos:

I – A imposição de pilotos para duas embarcações em cada período de dois dias de greve nos casos de:

a) Operações que tenham por objetos medicamentos e artigos ou reequipamentos de utilização ou consumo hospitalar, desde que a sua urgência seja comprovada pelas entidades responsáveis;

b) Intervenções de carácter operacional cuja efetivação seja indispensável em caso de incidência, abalroamento, água aberta e encalhe de navios;

c) Saída de navios em porto nos procedimentos de segurança, já em curso, que não possam permanecer no cais, designadamente os navios petroleiros depois de operarem e navios com carga perigosa a bordo (HazMat) da classe 1, explosivos, e classe 5.2, peróxidos orgânicos;

d) Serviço de bancas a navios humanitários e militares portugueses;

e) No âmbito do terminal de Granéis Líquidos de Sines, permitir a movimentação de navios necessários para evitar a rotura de abastecimento de aeronaves militares portuguesas e garantir, se tal se vier a revelar necessário, o abastecimento e, ou, escoamento de combustíveis e outros derivados do petróleo, de modo a não causar a paragem das refinarias, bem como os serviços mínimos já definidos no Acórdão do Tribunal Arbitral de 8 de setembro de 2011 (Proc. Nº 35/2011-SM);

f) Movimentação de navios arribados para desembarque de doentes, feridos graves ou defuntos, assim como para a reparação de avaria que ponha em risco a segurança;

g) Manutenção das condições de segurança do porto e intervenção em caso de acidente ou incidente;

h) Movimentação de mercadorias nocivas e/ou perigosas, desde que tecnicamente se comprove, através de entidades competentes para o efeito, nomeadamente a Polícia Marítima ou o LNEC, que a sua falta de movimentação em período de greve possa colocar em risco pessoas, estruturas ou equipamentos.

II – A imposição de pilotos para duas embarcações no segundo dia da greve em cada um dos períodos definidos nos casos de:

a) Navios de abastecimento às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira;

b) Movimentação de navios, quando esteja em causa a disponibilidade de cais para navios de mercadorias de ou para as Regiões Autónomas.



III - O recurso ao trabalho dos aderentes à greve só é lícito se os serviços mínimos não puderem ser assegurados por trabalhadoras e trabalhadores não aderentes nas condições normais da sua prestação de trabalho”.

*

Inconformada, a APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, SA, recorreu, pedindo a revogação do acórdão arbitral e concluindo:

1. A recorrente considera que a pretensão que está na base da greve em causa, veiculada pelos trabalhadores e Sindicatos que os representam, é justa e deve ser satisfeita.

2. Os Governos Regionais da Madeira e dos Açores não têm, porém, competência para a satisfação de tal reivindicação, que depende exclusivamente do Governo da República.

3. Por tal circunstância a recorrente também não se sente habilitada, no que diz respeito a qualquer negociação de questão que só à Administração Central diz respeito, mas de que as Regiões Autónomas suportam também as respectivas consequências, como o presente caso revela.

4. A especificidade e as consequências gravosas que a matéria de transportes marítimos e abastecimento de mercadorias, a insularidade importa para as Regiões Autónomas, não pode deixar de impor, em caso de greve, um regime específico de serviços mínimos, que garanta, em princípio, a totalidade das operações previstas.

5. Está em causa, de forma continuada, a satisfação de necessidades essenciais das populações de ambas as Regiões insulares, que constituem, com o Estatuto constitucionalmente reconhecido e diferenciado Regiões Autónomas.

6. Como se demonstrou por via dos Acórdãos de 2021 e 2022 em greves similares, foram sempre assegurados a ambas as Regiões Autónomas os seguintes serviços mínimos:

g) Navios de abastecimento às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira;

h) Movimentação de navios, quando esteja em causa a disponibilidade de cais para navios de mercadorias de ou para as Regiões Autónomas;"

7. O Acórdão recorrido ignorou, de todo, esse adquirido jurisprudencial dos últimos anos, reforçado pelo acordo consensualizado, no mesmo sentido, em 2022.

8. Acresce não ser compreensível, nem admissível que, num período particularmente exigente, dada a proximidade do Natal, no tocante ao abastecimento das Regiões Autónomas e numa conjuntura económica e social bem mais gravosa, não se tenham, ao menos, mantido os serviços mínimos que têm sido assegurados em greves anteriores.

9. O histórico da conciliação constitucional do direito à greve com os serviços mínimos que assegurem a satisfação de necessidades sociais impreteríveis, como é o caso do abastecimento de produtos alimentares, **produtos** farmacêuticos e medicamentosos, combustíveis e outros bens essenciais, não foi respeitado pelo Acórdão recorrido.

10. Considera-se, pois, que o acórdão recorrido violou o disposto no n.º 3 do art.º 57.º da CRP, bem como os art.º 537.º e 538.º do Código do Trabalho.

11. Acórdão recorrido foi também indiferente ao disposto na alínea e) do art.º 81.º da Constituição, bem como ao disposto no art.º 10.º do Estatuto Político-Administrativo da RAM, respeitante ao princípio da continuidade territorial.

12. Estavam reunidas as condições para uma aplicação directa ou analógica do disposto no n.º 3 do art.º 27.º do Dec-Lei n.º 259/2009, de 25 de Setembro, que o Acórdão recorrido violou.

Termos em que se deverá considerar procedente o presente recurso, revogando-se o duto Acórdão recorrido e fixando os serviços mínimos para as Regiões Autónomas nos precisos termos em que o foram nos Acórdãos Arbitrais juntos (Docs. 2 e 3) e no Acordo junto como Doc. 1.

*

Não se vislumbram contra-alegações.



S. R.
TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

123
P

*

Cumprido o disposto no art.º 87, n.º 3, do Código de Processo do Trabalho, a Sr.ª Procuradora-Geral Adjunta emitiu parecer no sentido da improcedência do recurso.

A APRAM respondeu ao parecer.

Os autos foram aos vistos.

*

II. FUNDAMENTAÇÃO

Cumpre apreciar neste recurso – considerando que o seu objeto é definido pelas conclusões do recorrente, sem prejuízo das questões de conhecimento oficioso, e excetuando aquelas cuja decisão fique prejudicada pela decisão dada a outras, se deviam ter sido fixados os serviços mínimos pretendido pela recorrente.

*

*

O Tribunal a quo considerou assente:

1. A presente arbitragem resulta, por via de comunicação de 27/10/2023, dirigida pela Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho (DGERT) à Secretária-Geral do Conselho Económico Social (CES) e recebida neste no mesmo dia, de aviso prévio subscrito pelo OFICIAISMAR - Sindicato dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários e Engenheiros da Marinha Mercante, e o SINCOMAR - Sindicato de Capitães e Oficiais da Marinha Mercante, para as trabalhadoras e os trabalhadores seus representados na Administrações Portuárias dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Sesimbra, Sines, Algarve, Madeira e Açores, estando a execução da greve prevista para os seguintes termos:

Greve à prestação de trabalho conforme os termos definidos no pré-aviso:

- das 07:00 horas do dia 6 de novembro às 07h00 do dia 8 de novembro de 2023;
- das 07:00 horas do dia 14 de novembro às 07h00 de 16 de novembro de 2023;
- das 07:00 horas do dia 22 de novembro às 07h00 de 24 de novembro de 2023;
- das 00:00 horas do dia 29 de novembro às 24h00 de 30 de novembro de 2023.

2. Tal arbitragem foi realizada reunião nas instalações da DGERT, no dia 27/10/2023, da qual foi lavrada ata assinada pelos presentes, e que atesta, designadamente, a inexistência de acordo sobre os serviços mínimos a prestar durante o período de greve, bem como a ausência de disciplina desta matéria na regulamentação coletiva de trabalho aplicável.

3. Estão em causa empresas do Setor Empresarial do Estado, pelo que intervém o Tribunal Arbitral (al. b) do n.º 4 do art.º 538.º do Código do Trabalho).

4. O Tribunal Arbitral considerou ainda dois documentos entretanto enviados pelas entidades sindicais: as alegações apresentadas pelo OFICIAISMAR no que respeita à definição dos serviços mínimos; e a posição do SINCOMAR apresentada para efeito de audiência das partes na definição dos serviços mínimos.

5. O Tribunal Arbitral foi constituído (n.º 3 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 259/2009, de 25 de setembro) por

- Árbitro Presidente: Jorge Cláudio de Bacelar Gouveia;
- Árbitro da Parte dos Trabalhadores: António José Ferreira Simões de Melo;
- Árbitro da Parte dos Empregadores: Luís Miguel Simões Lucas Pires,

e reuniu nas instalações do CES, em Lisboa, por videoconferência, no dia 02/11/2023, pelas 11h00, seguindo-se a audição dos representantes dos sindicatos e da empresa, cujas credenciais foram juntas aos autos.

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

Pelos Sindicatos:

OFICIAISMAR - Sindicato dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários e

Engenheiros da Marinha Mercante:

- Aristides Manuel Rolo Bicho
- José Luís Viegas Lopes

SINCOMAR - Sindicato de Capitães e Oficiais da Marinha Mercante:

- Francisco José dos Santos Borja Serafim



124
F

Pelas Empresas:

Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo:

- Andreia Queirós
- Duarte Lynce de Faria

Administração do Porto de Aveiro e Administração do Porto da Figueira da Foz: Andreia Queirós

Administração do Porto de Lisboa e Administração dos Portos de Setúbal e de Sesimbra: Cláudia Varela

Administração dos Portos de Sines e do Algarve:

- Cláudia Varela
- Gonçalo Gado da Câmara
- Helena Silva
- Duarte Lynce de Faria

Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira: Isabel Alexandra Vieira de Brito Figueiroa

Administração dos Portos da Região Autónoma dos Açores:

- Maria de Mesquita Sousa Lima
- Francisco Pascoal Motta Faria

7. Os representantes das partes prestaram os esclarecimentos solicitados pelo Tribunal Arbitral e os representantes das empresas reiteraram a sua posição sobre os serviços mínimos e juntaram aos autos propostas de Serviços Mínimos.

*

*

De Direito

A recorrente começa por impugnar a competência dos governos regionais, entendendo que tal depende exclusivamente do governo da República.

Por outro lado, defende que a especificidade e as consequências gravosas da matéria dos transportes marítimos e do abastecimento de mercadorias num contexto de

insularidade, impõe que para as regiões autónomas haja um regime específico de serviços mínimos que garanta em princípio a totalidade das operações previstas.

Porém, e salvo o devido respeito, não se pode acompanhar esta argumentação: o direito à greve tem assento constitucional, como direito fundamental individual dos trabalhadores (art.º 57/1, CRP), de exercício coletivo, e não pode ser eliminado por questões de competência ou de atribuições jurídico-políticas, nomeadamente decorrentes da configuração autonómica, e nem ainda por motivos decorrentes da insularidade.

A questão da insularidade, há que notar ainda, tem de ser encarada em todas as suas dimensões: é certo que a insularidade coloca desafios especiais, mas também é incontornável que é precisamente essa sua característica e as necessidades daí decorrentes que leva a que exista um grupo de trabalhadores de transportes marítimos nessas regiões (pelo menos com determinada dimensão e relevância). Invocar a insularidade nestas circunstâncias seria o mesmo que obstar sem mais o exercício do direito à greve por pôr em causa a temporária satisfação de quaisquer necessidades, quando é isso precisamente o que o caracteriza.

Para defender que (todos os) navios de abastecimento às regiões autónomas bem como a movimentação de navios quando esteja em causa a disponibilidade de cais para navios de mercadorias, a recorrente defende outrossim que se trata de matéria já adquirida jurisprudencialmente, uma vez que por acórdãos de 2021 e de 2022 ficou assente que tal seria salvaguardado.

O argumento que verdadeiramente releva, como a recorrente de alguma maneira reconhece, nomeadamente ao invocar o n.º 3 do art.º 57 da Constituição, é a (eventual não) prestação dos serviços mínimos indispensáveis à satisfação de necessidades sociais impreteríveis (sem prejuízo do que se dirá a propósito do disposto no art.º 538, n.º 3, do CT).

Verificamos que no acordo SM 412, obtido com o "Oficiais Mar - Sindicato dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários e Engenheiros da Marinha Mercante", quer



125
P

havia sido fixados como serviços mínimos para os Portos das Regiões Autónomas aqueles que ora estão em causa.

Também nos acórdãos datados de 19/12/22, proferidos nos processos AO/44/2022, quanto ao aviso de greve decretada pelo "SNTAP- Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações Portuárias", e 3/9/21, processo n.º 27/2021, relativamente ao aviso de greve do mesmo sindicato, foram fixados os serviços mínimos em causa, "navios de abastecimento das Regiões Autónomas dos Açores e Madeira e movimentação de navios, quando esteja em causa a disponibilidade de cais para navios de mercadorias de ou para as Regiões Autónomas".

Defende o MP, no parecer acima referido:

"(...) As circunstâncias que determinaram a fixação dos serviços mínimos nas situações citadas não se equiparam à que alude o Acórdão recorrido, não só pelo universo de trabalhadores envolvidos (no presente caso apenas os pilotos de barra) como pelo número de dias abrangidos pelo aviso de greve. Nomeadamente no processo n.º AO/44/2022 o pré-aviso de greve abrange vários dias seguidos ou interpolados (dias 22, 23, 27, 29 e 30 de dezembro de 2022 e 2, 6, 9, 13, 16, 20, 23, 27 e 30 de janeiro de 2023) em número superior ao fixado nos presentes autos (das 07,00 horas de 6/11/23 às 07,00 horas de 8/11/23, das 07,00 horas de 14/11/23 às 07,00 horas de 6/11/23, das 07,00 horas de 22/11/23 às 07,00 horas de 24/11/23 e das 07,00 horas de 29/11/23 às 07,00 horas de 30/11/23) e contempla um universo mais amplo de categorias profissionais de trabalhadores, justificando-se nesse caso, a fixação de serviços mínimos de alcance superior.

O objecto do presente pré-aviso de greve não é pois "substancialmente idêntico" para efeitos de aplicação do disposto no n.º 3 do art.º 358º do Código do Trabalho. Nesse sentido veja-se o acórdão deste Tribunal da Relação, datado de 22/11/23, proferido no processo n.º 1792/23.4YRLSB-4, disponível em www.dgsi.pt. Não se verificava, pois, fundamento para a aplicação dos critérios anteriormente fixados para as outras greves decretadas na mesma área de actividade mas com um universo de trabalhadores diferente e em período de dias igualmente divergente.

Refere o acórdão recorrido que a preservação da greve como um direito fundamental impõe que as limitações se resumam ao nível mínimo imprescindível para assegurar a satisfação das necessidades impreteríveis dos cidadãos, mencionando ainda que a greve decretada na actividade de transporte marítimo tem a potencialidade de provocar a paralisação de tais serviços essenciais, razão porque ao abrigo do disposto no art.º 537º, n.º 2, al. h), do CT se justifica a fixação de serviços mínimos.

Dispõe o art.º 538º, n.º 5, do CT que a definição de serviços mínimos deve respeitar os princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade.

Reproduzindo (...) as considerações (...) vertidas no acórdão deste Tribunal de 19/6/13, no processo n.º 454/13.YRLSB-4, em www.dgsi.pt, "A determinação do quantum dos serviços mínimos adequado a assegurar o justo equilíbrio, a harmonização prática, entre os direitos de idêntica tutela constitucional, conflitantes entre si pressupõe a delimitação, no caso concreto, da necessidade social como "impreterível". Nas palavras da Prof.ª Palma Ramalho "devem entender-se como necessidades sociais impreteríveis apenas aquelas necessidades que sejam urgentes, ou seja, as necessidades cujo cumprimento seja inadiável ou irrepetível sem prejudicar ou pôr em risco os interesses por elas tutelados". Expende Joana Costa Henriques na sua dissertação de mestrado: "Falar em serviço ou actividade destinada a satisfazer necessidades sociais impreteríveis é precisamente o mesmo que falar em serviços essenciais, que assegurem prestações vitais e indispensáveis para a vida em comunidade e para a realização de direitos básicos dos seus membros, e cuja eventual interrupção determinaria, de imediato ou a muito curto prazo, que os referidos direitos ficassem irremediavelmente prejudicados. O critério distintivo assenta, por um lado, no tipo de interesses, bens, utilidades que a actividade em causa proporciona à comunidade e, por outro lado, no carácter inadiável da necessidade cuja satisfação é assegurada ou proporcionada. (...) O que caracteriza estas necessidades é o facto de (muito embora na sua maioria corresponderem a interesses individuais) carecerem 'de meios comuns ou socializados' para a sua satisfação (que só a comunidade, no seu conjunto organizado pode proporcionar), a que acresce o facto de serem necessidades que pela sua natureza não podem ficar privadas de satisfação por um intervalo de tempo, carecendo de uma continuidade nos fornecimentos, abastecimentos



126
8

ou funcionamento dos serviços, sob pena de irremediável prejuízo. Note-se que não é tanto pelas características da actividade em si mesma, mas antes pela natureza do resultado gerado ou proporcionado com essa actividade que saberemos identificar um serviço como essencial ou destinado a satisfazer necessidades impreteríveis para a comunidade (...) tem sido considerado pela doutrina e jurisprudência que os serviços essenciais são, no fundo, aqueles que, pela natureza das prestações que proporcionam, asseguram a satisfação e realização de direitos fundamentais da pessoa (tais como a vida, a segurança, a saúde, direitos relacionados com as mínimas condições de existência e de bem estar dos cidadãos), das liberdades públicas e dos bens constitucionalmente protegidos."

No caso vertente, a actividade dos pilotos de barra nos diversos Portos em questão, foi considerada essencial atenta a necessidade de manter os procedimentos de chegada e partida dos navios nos portos.

Contudo, porque os períodos de greve foram fixados em grupos de dois dias, à excepção do último período que abrange apenas um dia, com intervalos relativamente alargados entre tais períodos de greve, não parece razoável nem justificável que os serviços mínimos devam ter uma extensão tal que garantam a totalidade das operações previstas, em ambos os dias da greve, mostrando-se outrossim salvaguardada a satisfação das necessidades impreteríveis da população (no que concerne ao abastecimento de géneros alimentícios, medicamentos e combustível) com a fixação de serviços mínimos apenas no segundo dia designada para a greve.

Assim, ao determinar a realização de serviços mínimos apenas nos mencionados dias, não terá o tribunal arbitral restringido os limites impostos pelo n.º 5 do art.º 538º do CT.

Responde a recorrente depois de aludir ao supra mencionado acórdão da Relação de Lisboa de 22-11-2023 (proc. n.º 1792/23.4YRLSB-4), que decidiu que I — Na definição dos serviços mínimos deve em princípio seguir-se o consenso, ainda que forçado, decorrente de sucessivas decisões arbitrais anteriores para casos similares (art.º 538.º, n.º 3, do Código do Trabalho). II— Não existindo similitude entre a greve para a qual foram fixados os serviços mínimos e as greves de que se ocuparam os acórdãos do

mesmo Tribunal Arbitral nele invocados como fundamento para aquela decisão, não poderá o acórdão recorrido subsistir com esse fundamento,

que “a questão tem duas especificidades (...), por um lado, a insularidade das Regiões Autónomas, e, por outro, a circunstância de estar em causa o transporte marítimo, e a sua especial relevância, face à total dependência das ilhas, do Continente, no tocante ao abastecimento dos mais relevantes bens essenciais, designadamente em termos de saúde e de subsistência. (... No) caso, não é a amplitude do universo de trabalhadores abrangidos, que determina a relevância da greve, e as consequências desta para as comunidades insulares por ela afectadas. (...) Com a greve dos pilotos de barra e dos portos, ainda que não abranja quaisquer trabalhadores da marinha mercante (oficiais e tripulantes de navios) ou pessoal dos portos, as Regiões Autónomas ficam gravemente afectadas no tocante às comunicações marítimas e aos inerentes abastecimentos que asseguram. Por essa razão, o argumento do maior ou menor número de trabalhadores abrangidos pela greve não colhe, tornando-se evidente a similitude da situação em causa, no caso da greve nos autos, com as precedentes decisões anteriores que se invocaram nas alegações de recurso (...). Ao contrário do defendido no parecer (...), estamos perante caso que se integra no n.º 1 do Sumário do acórdão da Relação de Lisboa, de 22-11-2023 (...) e não, na hipótese do n.º 2 (...). O acórdão desta Relação, de 19-06-2013 (...) respeita ao transporte aéreo de passageiros, o que faz toda a diferença. Efectivamente, é pela via marítima que as populações insulares vêm assegurado o abastecimento de bens essenciais à sua subsistência. (medicamentos, combustível, géneros alimentícios, etc.). (...) Não é possível diferenciar nem fraccionar o transporte de mercadorias em termos de garantir que, nomeadamente em matéria de medicamentos, com a quebra do seu abastecimento às farmácias e a estabelecimentos hospitalares das Regiões Autónomas, não se põe em causa a continuidade e a oportunidade de tratamentos essenciais à saúde, pondo mesmo em risco a vida das populações insulares. E é preciso deixar claro que essa salvaguarda que a Lei e a Constituição garantem, e que constitui Jurisprudência consolidada, relativamente aos serviços mínimos para as Regiões Autónomas, em caso de greve que afecte os transportes marítimos, não põe em causa nem belisca o direito à greve, pela razão simples de que essa excepcional ressalva de



127
F

prestação integral, a título de serviços mínimos, para as regiões insulares, não impede que tal direito, no presente caso, seja exercido e bem, em toda a sua plenitude”.

Delimitados os termos da discussão relativa ao carácter essencial das restrições em causa, com o auxílio dos doutos subsídios trazidos pela DM do MP e pela recorrente, a questão mostra-se a nosso ver clara.

Não desenvolveremos maior argumentação relativamente ao argumento da insularidade, porquanto já o abordámos acima: a mera descontinuidade territorial não é suscetível de obstar o exercício do direito à greve, mormente nos termos amplíssimos pretendidos pela recorrente. Não por acaso, aliás, a mesma tem de argumentar com uma área especialmente sensível - o fornecimento de medicamentos -, o que desde logo evidencia a dificuldade da defesa de tão grande restrição no restante (a qual abrangeria todo o tipo de abastecimento às ilhas). Mas mesmo nesta área sensível não se vê minimamente demonstrado que a interrupção decorrente da greve pudesse acarretar a rutura dos stocks que necessariamente existem quer nas diversas ilhas (v.g. nas respetivas farmácias), quer nos estabelecimentos de saúde dos arquipélagos.

Com efeito, e ponderando quer o pessoal envolvido, quer sobretudo a duração prevista, em quatro períodos de dois dias, intervalados por 6 dias de cada vez, não se vislumbra que tal possa pôr em perigo a prestação dos serviços mínimos indispensáveis para a satisfação de necessidades sociais impreteríveis (art.º 537/1, CT) (e isto sem falar já no ponto II da decisão recorrida “- A imposição de pilotos para duas embarcações no segundo dia da greve em cada um dos períodos definidos nos casos de:

- b) Navios de abastecimento às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira;
- b) Movimentação de navios, quando esteja em causa a disponibilidade de cais para navios de mercadorias de ou para as Regiões Autónomas”).

Ora, “a definição dos serviços mínimos deve respeitar os princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade”, conforme determina o art.º 538, n.º 5, do CT.

Como referem Bernardo Xavier e outros, no Manual de Direito do Trabalho, 3ª ed., 169, “a crescente complexidade e interdependência da vida moderna podem dar à greve em pequenos setores fulcrais uma enorme capacidade destrutiva da economia e dos serviços públicos (...). Segundo a OIT, a expressão *serviços essenciais* deve aplicar-se em sentido estrito e designar apenas os serviços cuja interrupção poria em perigo no conjunto ou em parte da população, a vida, segurança e saúde da pessoa”.

Não se vê que seja esse o caso, não podendo afirmar-se que a interrupção dos abastecimentos por períodos de 2 dias ponha em crise a satisfação das necessidades das populações insulares em termos tais que seja de recear pela vida, segurança ou saúde das mesmas. Na verdade, afigura-se claro que tais interrupções mas não farão do que levantar dificuldades ao reabastecimento, que terá de ser feito no período de 6 dias, quando antes seria em 8 (isto não contando já com períodos de paragem normal como os fins de semana)

Relativamente ao segmento final do n.º 3 do art.º 538 do código do trabalho (que determina que na negociação dos serviços mínimos é proposto às partes que aceitem na sua definição aquilo que ficou decidido e nas 2 greves anteriores), cremos que é irrefragável que a greve que aqui está em causa não se confunde com os anteriores. Basta ver a carga acentuadamente mais pesada de dias de paralisação prevista para a greve de 2022/23, 14 dias de paragem num período total inferior a 40 dias (por exemplo, apenas entre 22/12/22 e 13/01/2023 estavam previstos 9 dias de paragem laboral). E isto não contando já com a época em causa de Natal e passagem de ano, só por si já susceptível de dificuldades mais acentuadas.

Desta sorte, não se vislumbra que esteja em causa a prestação de necessidades sociais impreteríveis, nem que haja qualquer outro motivo que leve à restrição do direito à greve pugnada pela recorrente.

Na verdade, esta proposta de restrição é que é, salvo o devido respeito, nestas circunstâncias, excessiva, não respeitando os princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade.

128
8



S. R.
TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Assim, entende-se que a decisão recorrida não merece censura.

*

*

Termos em que o Tribunal julga a apelação improcedente e confirma o acórdão arbitral recorrido.

Custas do recurso pela recorrente.

Lisboa 07.02.2024

Sérgio Almeida

Leopoldo Soares

Francisca Mendes

A definição dos serviços mínimos a assegurar durante a greve deve respeitar os princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade, em ordem à conciliação entre o exercício do direito à greve e necessidades sociais impreteríveis.

A realização de greve de pilotos de barra e portos nos arquipélagos da madeira e dos Açores, em quatro períodos de 2 dias cada, a ter lugar de 8 em 8 dias, nos termos decretados, não põe em crise a satisfação de necessidades sociais impreteríveis das populações insulares e satisfaz os princípios da necessidade, adequação e proporcionalidade.

(Sumário do Relator, art.º 663/7, do Código de Processo Civil).

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'O' followed by a vertical stroke and a horizontal stroke extending to the right.