



PARTE D

CONSELHO SUPERIOR DA MAGISTRATURA

Declaração de retificação n.º 528/2013

Por ter saído com inexatidão a deliberação (extrato) n.º 903/2013, no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 72, de 12 de abril de 2013, retifica-se que onde se lê «Por deliberação do Plenário do Conselho Superior da Magistratura de 12 de abril de 2013» deve ler-se «Por deliberação do Plenário do Conselho Superior da Magistratura de 12 de março de 2013».

18 de abril de 2013. — O Juiz-Secretário, *Luís Miguel Vaz da Fonseca Martins*.

206909174

MINISTÉRIO PÚBLICO

Procuradoria-Geral da República

Parecer n.º 4/2012

TAP — Reprivatização — Oferta pública de venda — Direitos dos trabalhadores — Acordo de empresa — Acordo intercalar — Responsabilidade contratual — Responsabilidade civil extracontratual — Do Estado — Sindicato.

1.ª A nacionalização da Companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., operada pelo Decreto-Lei n.º 205-E/75, de 16 de abril, determinou a transformação da TAP-Air Portugal (TAP) em empresa pública, conseqüentemente, no processo de reprivatização da sociedade anónima dela resultante as condições especiais de aquisição ou subscrição preferencial de ações pelos trabalhadores têm de estar previstas no decreto-lei que aprove a reprivatização, não podendo ser determinadas por meio de um ato infralegal (sob pena de violação do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 293.º da Constituição e do n.º 1 do artigo 13.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril).

2.ª Depois da transformação da TAP em sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos pelo Decreto-Lei n.º 312/91, de 17 de agosto, os moldes de reprivatização da TAP foram estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, que, no artigo 9.º, prevê uma fase do processo de reprivatização mediante oferta pública de venda no mercado nacional reservada a trabalhadores da TAP, S.A. que terá por objeto ações da TAP, SGPS, representativas de uma percentagem não superior a 10% do respetivo capital social.

3.ª A ampliação da percentagem de ações reservadas à participação dos trabalhadores a mais de 10% do respetivo capital social ou o estabelecimento uma quota reservada a uma categoria especial de trabalhadores por ato infralegal seria inconstitucional e ilegal.

4.ª O texto subscrito em 10-6-99 pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do Sindicato dos Pilotos de Aviação Civil (SPAC) foi elaborado no quadro das negociações desenvolvidas entre as duas entidades com vista ao Acordo de Empresa (AE).

5.ª O texto de 10-6-99 não integra o clausulado, regulamentos ou anexos do AE celebrado entre a TAP e o SPAC publicado no Boletim do Trabalho e Empresa, 1.ª série, n.º 30, de 15-8-1999, o qual deu entrada em 27 de julho de 1999 e foi depositado em 2 de agosto de 1999,.

6.ª O texto de 10-6-99 não se apresenta suscetível de produzir efeitos perante terceiros além dos subscritores e não compreendeu qualquer contrato promessa de alienação do capital social da TAP ou de sociedade resultante desta.

7.ª O Conselho de Administração da TAP e a Direção do SPAC não tinham legitimidade para representar, respetivamente, o Estado e os pilotos num contrato promessa relativo à alienação de ações da TAP.

8.ª O texto de 10-6-99 relativamente à futura e eventual reprivatização total da TAP compreende uma declaração que vinculava exclusivamente as partes subscritoras, em particular em sede de execução e revisão do projeto de AE então em discussão e no que concerne à paz social na empresa, apresentando-se insuscetível de produzir quaisquer obrigações

jurídicas de natureza patrimonial relativamente às entidades subscritoras do AE ou outras pessoas jurídicas.

9.ª Os subscritores do texto de 10-6-99 não podiam ter qualquer expectativa legítima de que na reprivatização da TAP as regras sobre a participação dos trabalhadores em geral, e dos pilotos em particular, fossem estabelecidas fora da lei.

10.ª Uma eventual pretensão de definir ou condicionar os termos do exercício do poder legislativo por via de um negócio jurídico bilateral (integrado ou não no acordo de empresa) entre o Conselho de Administração da TAP e a Direção do SPAC não pode merecer tutela jurídica.

11.ª Da matéria de facto transmitida a este Conselho Consultivo, em particular o texto subscrito em 10-6-99 pela TAP e o SPAC, não resulta nenhum negócio ou ato jurídico de atribuição de um direito de participação dos pilotos na reprivatização da TAP.

12.ª Caso tivesse existido um negócio jurídico ou um contrato promessa nesses termos, o mesmo teria de se considerar nulo e insuscetível de produzir efeitos em face do disposto nos artigos 294.º e 286.º do Código Civil.

13.ª O presidente do Conselho de Administração da TAP não tinha quaisquer poderes para comprometer-se, em nome do Estado, sobre os termos e condições de alienação do capital social no processo de reprivatização da TAP.

14.ª Os outorgantes do texto de 10-6-99 reconheceram de forma expressa que a definição de percentagens reservadas a trabalhadores da TAP no processo da respetiva reprivatização teria de respeitar as diretrizes estabelecidas na lei-quadro das reprivatizações, aprovada pela Lei n.º 11/90, de 5 de abril, o que implicava uma decisão independente e transparente do Governo sob a forma de decreto-lei.

15.ª Mesmo o órgão constitucional com poder para, numa determinada legislatura, aprovar a legislação sobre o modelo de privatização não a podia negociar com interessados privados fora dos quadros estabelecidos no decreto-lei que regula a reprivatização da TAP, garantindo sem cobertura nesse diploma uma percentagem de participação no capital social no processo de reprivatização que vinculasse para futuro o Estado, pois o exercício do poder legislativo em matéria reservada não pode ser determinado por negócios com privados celebrados com esse desiderato.

16.ª No plano juslaboral, o texto de 10-6-99 apenas podia condicionar a paz social decorrente do AE de 1999 à eventual expressão legislativa de aspirações do SPAC no sentido dos pilotos virem a ser contemplados com direitos especiais no processo no processo de reprivatização da TAP por via da revisão do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, repercutindo-se a sua eventual frustração na renegociação do AE e regulamentos publicados no BTE, 1.ª série, n.º 30, de 15-8-1999.

17.ª Mesmo na hipótese de se considerar que teria existido culpa in contrahendo por parte da TAP na formação do AE de 1999, por ter gerado uma suposta expectativa ao SPAC de que na subseqüente revisão através do diploma legislativo compatível com a lei-quadro das reprivatizações seria reservada aos pilotos da TAP uma percentagem entre 10 a 20% (embora não exista nenhum elemento probatório fornecido a este Conselho Consultivo que suporte inferências sobre enunciados de facto juridicamente relevantes para esse efeito), a responsabilidade adveniente teria prescrito decorridos 3 anos sobre a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março, atentas as disposições conjugadas dos artigos 227.º e 498.º do Código Civil.

18.ª Não foram transmitidos ao Conselho Consultivo quaisquer factos probandos (ou disponibilizados elementos probatórios que permitissem inferi-los) suscetíveis de enquadrar responsabilidade civil extracontratual adveniente da frustração de uma hipotética expectativa de participação dos pilotos da TAP na reprivatização da futura sociedade de transporte aéreo numa percentagem entre 10 a 20% que lhes fosse reservada.

19.ª Responsabilidades extracontratuais derivadas de um processo causal iniciado com o texto de 10-6-99 e relativas a facto ilícito civil cujo resultado fosse a frustração do desejo dos pilotos terem reservada para si uma participação no capital social da TAP entre 10 e 20%, apenas poderiam compreender como lesantes os agentes da TAP envolvidos no evento (a subscrição do texto de 10-6-99) e, eventualmente, a TAP em nome de quem agiram, não sendo responsabilizável o Estado enquanto sócio único que não podia ser representado por aqueles agentes.

20.ª Ainda que tivesse havido algum facto que suscitasse a responsabilidade civil extracontratual pela falta de reconhecimento de um direito dos pilotos a uma participação no capital social entre 10 a 20%, a mesma, por força do artigo 498.º, n.º 1 do Código Civil, estaria prescrita decorridos três anos sobre a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março, que, ao rever o regime sobre a reprivatização da TAP, não atribuiu aos pilotos qualquer direito especial à participação nessa operação, além da possibilidade de concorrerem com os outros trabalhadores a uma percentagem não superior a 10% do capital social da TAP, SGPS (que se encontrava estabelecida nos números 1 e 2 do artigo 9.º, do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio).

21.ª O texto de 10-6-99 subscrito pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC não constitui fonte de obrigações jurídicas para o Estado no processo de reprivatização da TAP.

22.ª Sem prejuízo das conclusões anteriores, no processo de reprivatização da TAP deverá ser transmitida aos interessados informação completa sobre o texto subscrito em 10-6-99 pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC, atento, nomeadamente, o disposto no artigo 7.º do Código de Valores Mobiliários.

Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Excelência:

I. CONSULTA

Sua Excelência o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações solicitou ao Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República a emissão de parecer sobre «os efeitos do Acordo de Empresa celebrado em 10 de junho de 1999 entre o Conselho de Administração da TAP – Air Portugal e a Direção do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil» (¹).

Cumpra emitir parecer atento, ainda, o caráter de urgência imprimido à consulta.

II. FUNDAMENTAÇÃO

§ II.1 Objeto do parecer e enquadramento metodológico

§ II.1.1 O parecer tem como objeto a apreciação dos efeitos de um texto subscrito em 10 de junho de 1999 (de ora em diante referido como texto de 10-6-99) pelo presidente do Conselho de Administração da TAP – Air Portugal (TAP) e um representante da Direção do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC), na parte em que se reporta a uma eventual participação dos pilotos no capital social de uma futura «sociedade de transporte aéreo que venha a ser integrada pelo estabelecimento autónomo composto pelo património (designadamente a marca TAP-Air Portugal no âmbito do transporte aéreo) e pessoal diretamente ligados ao transporte aéreo da TAP» (termos empregues no ponto 1.º desse texto). Sendo particularmente relevada a parte em que, no ponto 4.º, se declara:

«[...] A TAP e o SPAC admitem que a participação no capital social da futura sociedade de transporte aéreo por parte dos pilotos se possa situar, indicativamente, entre 10% e 20% do respetivo capital social, sendo o seu valor definitivo fixado ulteriormente em função quer do valor final da avaliação da sociedade, quer dos montantes dos ganhos de produtividade efetivamente obtidos. [...]»

A consulta estabelece as balizas do parecer por duas vias essenciais:

1. Enuncia a «matéria de facto» sobre a qual deve incidir a avaliação do Conselho Consultivo;

2. Elenca as questões sobre as quais se pretende a pronúncia do Conselho Consultivo (relativas àquela «matéria de facto» e «tendo em conta o enquadramento jurídico vigente na altura e no momento presente»).

O Conselho Consultivo nesta sede relativa à emissão de «parecer restrito a matéria de legalidade» a solicitação do Governo, nos termos da alínea a) do artigo 37.º do Estatuto do Ministério Público, carece de legitimidade para o desenvolvimento de qualquer investigação autónoma sobre a «matéria de facto», a qual não lhe foi solicitada pelo órgão de soberania competente.

A «matéria de facto» enunciada pelo consulente reporta-se a três documentos (anexos 1 a 3) que, simultaneamente, constituem os elementos probatórios inicialmente remetidos que podem servir inferências epistemológicas sobre os factos juridicamente relevantes para o objeto do parecer (complementados por um quarto documento enviado posteriormente) (²). Consequentemente, seria impertinente desenvolver quaisquer induções, deduções ou abduções relativas a processos causais que estejam para além dos documentos remetidos (ainda que com eles conexos), em especial sobre eventuais negociações prévias ou supervenientes ao texto de 10-6-99 ou hipotéticos efeitos na produtividade laboral de uma eventual execução do texto de 10-6-99 ou do acordo de empresa de 1999 subscrito pela TAP e o SPAC.

O enquadramento jurídico das questões suscitadas será da responsabilidade do Conselho Consultivo, de acordo com uma matriz conformada pelos princípios da legalidade e objetividade.

§ II.1.2 Como se destacou, a consulta apresenta-se balizada pelas questões identificadas pelo consulente sobre as quais se pretende a pronúncia do Conselho Consultivo relativamente a uma «matéria de facto» pré-fixada.

Sendo a consulta conformadora da estrutura e desenvolvimento do parecer justifica-se a transcrição das questões colocadas:

«- Emerge do Acordo [o texto de 10-6-99] alguma obrigação para o Estado Português ou para a sua sociedade PARPÚBLICA, SGPS, SA, na qualidade de acionista única da TAP?

«- A realização de um processo de privatização que não atribua participações sociais aos seus pilotos nos termos previstos no Acordo [o texto de 10-6-99] é suscetível de gerar alguma espécie de responsabilidade contratual ou extracontratual?

«- Se sim, de quem, com que alcance e em que circunstâncias?»

A estrutura do parecer vai ser determinada pelo escopo da consulta, desdobrando-se pelas seguintes cinco partes:

§ II.2 Matéria de facto sobre a qual deve incidir a apreciação do parecer;

§ II.3 Quadro jurídico-normativo da eventual reprivatização da TAP – Air Portugal;

§ II.4 Enquadramento jurídico do texto subscrito por representantes do Conselho de Administração da TAP e do SPAC em 10 de junho de 1999;

§ II.5 Eventual responsabilidade civil derivada de uma reprivatização da TAP que não atenda a hipotéticas pretensões dos pilotos baseadas no texto subscrito por representantes do Conselho de Administração da TAP e do SPAC em 10 de junho de 1999;

§ II.6 O texto de 10 de junho de 1999 subscrito por representantes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC e o dever de informação em operação de reprivatização da TAP.

Os termos das questões colocadas, o desenvolvimento do parecer e a urgência imprimida à consulta vão também determinar que se omita a abordagem de temas claramente prejudicados pela interpretação preconizada quanto a alguns dos pressupostos relativos à problemática dos efeitos do texto de 10-6-99 – por exemplo, concluindo-se que não houve um contrato e que não se pode ampliar por ato infralegal o limite máximo de ações reservadas a trabalhadores pelo diploma que regula o processo de reprivatização da TAP, não se justificará abordar a questão da admissibilidade constitucional, em termos materiais e atento nomeadamente o princípio da igualdade, da atribuição de uma percentagem do capital social de sociedade a reprivatizar a uma subcategoria de trabalhadores em termos desproporcionais no que concerne ao peso quantitativo desse grupo de trabalhadores no seio da empresa.

§ II.2 Matéria de facto sobre a qual deve incidir a apreciação do parecer

§ II.2.1 A «matéria de facto» sobre a qual incide a consulta compreende três documentos que foram os únicos elementos inicialmente transmitidos ao órgão consultivo com a solicitação de parecer. A matéria de facto discriminada terá como base esses três documentos, a que acresce um despacho 18 de junho de 1999 do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território do XIII Governo Constitucional, que não tendo sido mencionado na consulta precedeu, em termos temporais, o segundo e terceiro documentos inicialmente remetidos (³).

Pólo central é constituído por um texto intitulado «Acordo» que, segundo o que consta do respetivo corpo, foi «feito em Lisboa, aos 10 de junho de 1999, em duplicado, ficando um exemplar em poder de cada uma das partes» e assinado por representantes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC.

É o seguinte o teor do documento:

«ACORDO

«CONSIDERANDO

«a) Que a TAP e o SPAC entendem que a Companhia deve ultrapassar a situação em que se encontra e caminhar estrategicamente na consolidação do seu futuro;

«b) Que a TAP entende ser necessário e absolutamente imperativo aprofundar a sua estratégia de desenvolvimento e fortalecimento da Companhia, no quadro da sua privatização e da sua integração, em curso, numa Aliança internacional;

«c) Que para o efeito, a TAP considera indispensável estabelecer uma verdadeira parceria, num novo espírito com os seus trabalhadores, bem como proceder a uma reestruturação organizativa e a uma modernização de meios e métodos, em particular no que respeita ao regime de prestação

de trabalho em vigor aos diversos níveis, de modo a agilizar e a incentivar os seus recursos humanos, procurando soluções inovadoras e globais, passíveis de aplicação nos diversos grupos profissionais da TAP;

«d) Que a TAP considera importante proceder a uma reestruturação da sua organização de modo a transformar-se numa *holding* e a autonomizar, pelo menos, três áreas de negócio fundamentais, a saber: uma empresa de transporte aéreo, uma empresa de *handling* e uma empresa de manutenção;

«e) Que no que toca às diversas sociedades a criar, a TAP reconhece que a participação dos respetivos trabalhadores no seu capital social deve considerar-se parceria estratégica; reconhecendo neste momento os pilotos como parceiros estratégicos na empresa de transporte aéreo, nos termos do presente Acordo;

«f) Que a lógica da constituição destas empresas é a do crescimento do Grupo que passam a constituir, bem como de cada uma das suas referidas unidades;

«g) Que a TAP e o SPAC reconhecem que do acordo de empresa agora celebrado resultarão ganhos de produtividade para a empresa, prescindindo os pilotos nessa celebração de determinadas vantagens e benefícios, tendo em conta sobretudo o interesse empresarial que os envolve;

«A TAP e o SPAC, munidos de um mesmo espírito de encontrarem soluções para os problemas mais prementes da Companhia e encontrando-se na melhor boa fé negocial, acordam nos seguintes princípios e compromissos quanto à sua colaboração imediata e futura:

«1.º A TAP e o SPAC celebram nesta data o Acordo de Empresa em anexo, que se comprometem a depositar na Direção-Geral das Condições de Trabalho no prazo máximo de... dias.

«2.º A TAP através de uma cisão ou de qualquer outra forma jurídica pertinente, constituirá uma sociedade de transporte aéreo a ser integrada pelo estabelecimento autónomo composto pelo património (designadamente a marca *TAP-Air Portugal* no âmbito do transporte aéreo) e pessoal diretamente ligados ao transporte aéreo da TAP e tendo como objetivo a utilização dos meios físicos e dos recursos humanos ao seu dispor, necessários para realizar eficiente e eficazmente a missão de transporte aéreo que é objeto da sociedade.

«3.º No quadro deste acordo e de uma gestão racional e transparente, as empresas do Grupo TAP orientar-se-ão por uma lógica de não concorrência direta entre elas, e deverão pautar a sua atuação por uma ideia empresarial de complementaridade, crescimento de cada uma das sociedades e desenvolvimento de áreas de negócio.

«4.º Considerando os ganhos de produtividade que se obterão em resultado das novas regras de prestação de trabalho a partir de planeamentos de voo eficientes e considerando que aos pilotos – individualmente ou através de entidade coletiva – deverá caber uma parcela desses mesmos ganhos, na base da avaliação dos mesmos por referência ao Acordo de Empresa de 1994 e tendo em conta que no Acordo de Empresa agora celebrado se incorpora o Protocolo iniciado em 1997, a TAP e o SPAC admitem que a participação no capital social da futura sociedade de transporte aéreo por parte dos pilotos se possa situar, indicativamente, entre 10% e 20% do respetivo capital social, sendo o seu valor definitivo fixado ulteriormente em função quer do valor final da avaliação da sociedade, quer do montante dos ganhos de produtividade efetivamente obtidos. A TAP e o SPAC reconhecem que, em qualquer caso, a participação dos trabalhadores empresa no seu conjunto não poderá nunca ultrapassar a percentagem máxima de 32% do respetivo capital social, bem como que a referida participação social e o seu modo concreto de realização terão de ser previstos em diploma legislativo compatível com a Lei Quadro das privatizações (Lei n.º 11/90, de 05/04).

«5.º A TAP informará o SPAC do andamento de todos os estudos e ações tendentes, quer à constituição da empresa de transporte aéreo, quer à definição da percentagem do capital social a atribuir aos pilotos, em particular no sentido de permitir o confronto da análise dos ganhos de produtividade com vista a uma decisão uniforme dos mesmos.

«6.º Os pilotos terão direito a participar na administração da empresa de transporte aéreo a criar, através de um representante que terá funções executivas ou de direção, de acordo com a estrutura dos órgãos de gestão, desde que tal não ponha em causa as obrigações inerentes à Aliança internacional, nem a necessidade que exista de partilhar a representação atribuída ao conjunto dos trabalhadores acionistas.

«7.º As ações da empresa de transporte aéreo poderão vir a ser cotadas em bolsa se os respetivos acionistas oportunamente o considerarem vantajoso e se encontrarem preenchidos os respetivos requisitos legais.

«8.º As ações da empresa de transporte aéreo de que serão titulares os pilotos, diretamente ou através de um fundo ou sociedade, ficarão submetidas a um regime de indisponibilidade face a terceiros não pilotos da empresa, nos termos a estabelecer em diploma próprio.

«9.º A TAP e o SPAC reconhecem que do presente acordo emergem as condições necessárias à preservação da paz social, que as partes desejam e consideram importante para a consolidação estratégica da empresa;

«10.º O presente Acordo deverá ser executado no prazo de 120 dias. Se dentro deste prazo não for possível, por razões técnicas reconhecidas por ambas as partes, proceder a todas as formalidades relativas à constituição da sociedade referida na cláusula 2.ª, o Acordo será prorrogado automaticamente por prazos sucessivos de um mês.

«Feito em Lisboa, aos 10 de junho de 1999, em duplicado, ficando um exemplar em poder de cada uma das partes.

«Pela TAP (assinatura de Norberto Vilar) Pelo SPAC (assinatura ilegível)»

§ II.2.2 Em 18 de junho de 1999, o Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território do XIII Governo Constitucional proferiu um despacho sobre a problemática relativa às negociações em curso relativas ao acordo de empresa entre a TAP e o SPAC que terá incidido também sobre o *texto* de 10-6-99⁽⁴⁾.

Com o título «DESPACHO» tem o seguinte conteúdo:

«Aprez-me registar o desenvolvimento do processo negocial em curso, visando a celebração de novo Acordo de Empresa em condições de viabilizar a sustentabilidade da TAP. Nessa perspetiva, considero conveniente o prosseguimento das vias já abertas, incluindo a participação dos trabalhadores no capital social dum transportadora aérea com origem na TAP, tendo em conta o seguinte:

«a) As experiências recentes de interessamento dos trabalhadores no capital de outras transportadoras aéreas deverão ser ponderadas;

«b) Considerando a situação económico-financeira da TAP, em parte determinada pela conjuntura internacional penalizadora relativa à indústria de transporte aéreo, o Acordo de Empresa a celebrar com o SPAC deverá prever a sua revisibilidade no prazo de um ano, de modo a conformar-se às medidas de recuperação económico-financeira globais que venha a ser necessário prosseguir;

«c) O Acordo deve prever a designação pelos trabalhadores de um administrador que não exerça funções executivas, em conformidade com o modelo previsto na parceria internacional.

«Para além das condições acima referidas, o Ministério das Finanças deverá ser mantido ao corrente de todos os desenvolvimentos a fim de poder exercer em tempo oportuno a tutela dos interesses públicos que lhe estão confiados.

«Lisboa, 18 de junho de 1999

«O MINISTRO DO EQUIPAMENTO, DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO,
«(João Cravinho)»

§ II.2.3 Em 29 de junho de 1999, o presidente do Conselho de Administração da TAP, depois de acusar a receção do despacho de 18-6-1999⁽⁵⁾, identificando como assunto da missiva «acordo de empresa entre a TAP e o SPAC», dirige ao Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território do XIII Governo Constitucional a seguinte comunicação:

«Embora muito perto de um desfecho positivo, o processo negocial caiu num impasse. A presente carta, dando informação adicional a Vossa Excelência sobre o conteúdo deste processo e solicitando esclarecimentos complementares, visa precisamente contribuir para a superação desse impasse, na medida em que permita clarificar as linhas de orientação a seguir por este Conselho.»

Seguiram-se algumas considerações sobre a situação da empresa e articulações com o então parceiro da TAP SAIRGroup, para, de seguida, o então presidente do Conselho de Administração da TAP se referir ao *texto* de 10-6-99, sob o ponto III da carta:

«Neste processo negocial contêm-se dois momentos complementares: o Acordo de Empresa e os respetivos regulamentos, por um lado, e, por outro, o documento elaborado em 10 de junho p.p., o qual assume sobretudo as características de uma proposta estratégica do Conselho de Administração feita, como não poderia deixar de ser, ao Estado, enquanto acionista da TAP.

«Creio importante dizer que em ambos os momentos referidos está bem patente uma visão global e integrada da dimensão humana e social da TAP. Assim é que no Acordo de Empresa, sobretudo no regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais (RRRGS), foi cuidadosamente ponderada a necessidade de evitar quaisquer efeitos de arrastamento salarial. Por outro lado, o documento de 10 de junho aponta para um modelo de participação passível de aplicação a todos os trabalhadores da empresa, no que admitimos possa vir a ser a base de uma nova política de pessoal e de um maior comprometimento de todos os trabalhadores no processo de criação de riqueza pela TAP, a partir de ganhos de produtividade efetivamente obtidos e partilhados entre a empresa, os seus colaboradores e os seus acionistas.

«Devo assegurar ainda que o modelo de reestruturação para que aponta o documento de 10 de junho tem consequências muito para além do processo negocial em curso com o SPAC. Trata-se de algo com um sentido verdadeiramente estratégico. A constituição, a partir da rees-

truturação da atual TAP, de uma empresa de transporte aéreo, de uma empresa de manutenção e de uma empresa de *handling* justifica-se, quer por razões imperiosas de modernização da gestão, em si mesmas, quer como meio de valorização da atual TAP, S.A. no contexto do processo de privatização (que em nada fica prejudicado ou afetado), para além de constituir uma quase condição de sobrevivência do *handling*, perante a liberalização desta atividade, e da manutenção, perante a necessidade estruturante de procura de uma aliança estratégica com um fabricante de motores de avião, entre outras razões.

«Naturalmente, este processo passa pela alteração do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, mas é claro para as partes que essa alteração não poderá deixar de conformar-se com o enquadramento jurídico global das privatizações, tal como lhes é claro que o processo não é isento de dificuldades e se deve submeter aos objetivos da Aliança *Qualiflyer* e da privatização da empresa. Assim sendo, estou em condições de afirmar, considerando a alínea c) do despacho proferido em 18 de junho, que não restam dúvidas que a representação dos pilotos (e de outros trabalhadores) enquanto acionistas da empresa de transporte aéreo, não assumirá competências executivas, por incompatibilidade com o modelo de gestão da parceria internacional. Foi a necessidade de salvaguardar este aspeto que justificou, aliás, a redação do ponto 6.º do documento de 10 de junho. Posso também assegurar que a referência que neste documento (cf. alínea e)) é feita à parceria estratégica com os pilotos, tal como com os demais trabalhadores, é no contexto do mesmo documento e considerando a empresa de transporte aéreo; não contendo, pois, com a noção de “parceiro estratégico”, conforme se nos depara no referido Decreto-Lei n.º 122/98.

«Outra questão, da maior importância, se coloca na alínea b) do despacho que temos citado. Como já tive oportunidade de referir, este Conselho está ciente das dificuldades económico-financeiras que a TAP atravessa, causadas por fatores endógenos e exógenos, e está convicto de que um acordo com os pilotos constitui base essencial de estabilidade para a assunção das medidas de recuperação que se impõem. Não seria adequado pensar que tais medidas poderiam existir ou produzir qualquer efeito fora de um contexto de estabilidade, regularidade e pontualidade da operação de voo, e estas pressupõem, necessariamente uma nova fase na relação laboral com os pilotos. Por outro lado, o Conselho de Administração conhece as implicações económico-financeiras do Acordo de Empresa que está a negociar e entende que elas devem ser assumidas, com os fundamentos que mais à frente esclarecerei.

«Ainda assim, devo referir que o regulamento de utilização e de prestação de trabalho (RUPT) prevê (cf. cláusula 5.ª) a sua revisão dois anos após o início da sua vigência, a instâncias de qualquer das partes, e em qualquer momento anterior àquele termo se ambas as partes o considerarem necessário; e que está assente entre a TAP e o SPAC (havendo acordo quanto à formalização deste ponto por troca de correspondência) que os pilotos admitem, considerando precisamente a situação económico-financeira grave da empresa, negociar medidas especiais de recuperação, incluindo redução de salários, no âmbito de uma negociação global com os demais trabalhadores.»

Seguem-se os pontos IV e V, em que o então presidente do Conselho de Administração da TAP argumenta em prol das soluções encontradas no regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais (RRRGS) e no regulamento de utilização e de prestação de trabalho (RUPT), em particular sobre os custos compreendidos e vantagens obtidas. Em nenhum ponto dessa carta se insinua a existência de uma contrapartida entre as soluções encontradas no AE e nos regulamentos, em particular no RRRGS e no RUPT, e o *texto* de 10-6-99, nem se refere que o *texto* de 10-6-99 compreende qualquer dimensão sinalagmática.

No ponto VI, depois de algumas considerações de índole genérica sobre as alegadas vantagens do projeto de AE, termina-se com o seguinte trecho relativo à matéria objeto do presente parecer:

«É, pois, intenção deste Conselho concluir o Acordo de Empresa com o SPAC e iniciar de imediato os estudos para preparação do adequado projeto de decreto-lei, implicados no documento assinado no passado dia 10 de junho e com o objetivo de concretizar o projeto neste contido. Fá-lo-emos assim que obtemos a concordância de Vossa Excelência, a qual comunicaremos de imediato ao SPAC em conjunto com a presente carta, se nisso não se vir inconveniente.

«É essa concordância que me permito agora solicitar a Vossa Excelência, Senhor Ministro.»

§ II.2.4 O anexo 3 que acompanhou o ofício que solicitou a consulta é constituído por despacho do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território do XIII Governo Constitucional exarado sobre a carta de 29 de junho de 1999 do Presidente do Conselho de Administração da TAP:

«Sem prejuízo do meu anterior despacho, de 18 de junho, cujas orientações reitero, tendo em conta o estado das negociações em curso entre o Conselho de Administração da TAP e a Direção do SPAC, nomeada-

mente a aceitação da necessidade de recorrer às medidas especiais de recuperação da empresa que se venham a mostrar necessárias, manifesto a minha concordância quanto à atuação referida no ponto VI da carta de 99.06.29 do Senhor Presidente do Conselho de Administração da TAP, bem como quanto à prevista reestruturação organizativa da TAP.

«A exemplo do que já se encontra delineado para os pilotos, os demais trabalhadores deverão poder participar, como acionistas, nos termos e condições que vierem a ser estabelecidos.

«Devem ser preparadas as alterações estatutárias e legislativas que no âmbito das competências do Governo se mostrem necessárias à concretização do atrás referido.

«Lisboa, 14 de julho de 1999.»

§ II.2.5 A matéria de facto recortada na solicitação de parecer cinge-se aos elementos enunciados acima, os dados juridicamente relevantes compreendem, ainda, alguns eventos posteriores oficiosamente ponderados por este Conselho Consultivo, já que se apresentam provados por via das publicações oficiais.

Ponderação oficiosa relativa a vertentes empíricas relevantes para a apreciação jurídica objeto do presente parecer estribada em estritas inferências derivadas da matéria de facto apresentada na consulta. Em particular, existe um ponto comum nos três documentos inicialmente transmitidos a este Conselho: A implementação das orientações que mereceram o consenso dos subscritores do *texto* de 10-6-99 depende de superveniente alteração legislativa. Em 10-6-1999 remete-se a concretização da participação dos trabalhadores no capital social para «diploma legislativo compatível com a lei-quadro das privatizações (Lei n.º 11/90, de 05/04)» (*texto* de 10-6-99); Na missiva de 29-06-2009 refere-se que «este processo [previsto no *texto* de 10-6-99] passa pela alteração do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio», propondo-se o presidente do Conselho de Administração «iniciar de imediato os estudos para preparação do adequado projeto de decreto-lei, implicados no documento assinado no passado dia 10 de junho e com o objetivo de concretizar o projeto neste contido»; Por último, no despacho ministerial de 14-7-99 determina-se que devem «ser preparadas as alterações estatutárias e legislativas que no âmbito das competências do Governo se mostrem necessárias à concretização do atrás referido».

Entre os factos supervenientes ao despacho de 14 de julho de 1999 do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território do XIII Governo Constitucional, que se afiguram com relevo para a análise solicitada pela consulta e são provados com base nas publicações oficiais, ressaltam os seguintes nove pontos:

1. Até 20 de agosto de 1999 subsistiu em vigor o acordo de empresa (AE) entre a TAP e o SPAC publicado no *Boletim do Trabalho e Empresa (BTE)*, 1.ª série, n.º 18, de 15-5-1994;

2. No dia 20 de agosto de 1999 iniciou vigência o AE publicado no *BTE*, 1.ª série, n.º 30 de 15 de agosto de 1999, o qual foi subscrito pela TAP e o SPAC e tinha sido depositado na Direção-Geral das Condições de Trabalho em 2 de agosto de 1999, de acordo com o teor da informação que consta da respetiva publicação no *BTE*. Esse AE não integrou o *texto* de 10-6-99, nem compreende nenhuma cláusula que se refira à participação dos pilotos na privatização da TAP.

3. Em 10 de outubro de 1999 realizaram-se eleições legislativas para a Assembleia da República.

4. Em 25-10-1999 cessou funções o XIII Governo Constitucional, após o cumprimento do mandato normal da VII Legislatura e iniciou funções o XIV Governo Constitucional.

5. Em 14 de março de 2000 foi publicado o Decreto-Lei n.º 34/2000 que procedeu à revisão do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, que regula a reprivatização da TAP.

A exposição de motivos do Decreto-Lei n.º 34/2000 relaciona-se, nomeadamente, com aspetos que também foram apresentados como nucleares do *texto* de 10-6-99 sobre o futuro da empresa (6). Diz-se nessa parte do diploma aprovado pelo XIV Governo Constitucional:

«A evolução estratégica da empresa tornou, no entanto, necessário considerar, no quadro do processo de reprivatização, a reestruturação da empresa, o que constitui o desiderato fundamental das alterações introduzidas pelo presente diploma.

«Esta reestruturação visa modernizar e valorizar a TAP, não considerando com a noção de parceria estratégica, tal como desenhada anteriormente, que é essencial para o futuro da empresa, considerando a necessidade de esta se inserir no enquadramento das alianças, à escala europeia e global, que caracteriza o atual panorama do transporte aéreo.

«O processo de reestruturação prosseguirá o objetivo determinante de assegurar a viabilidade económica sustentada das três áreas de negócio principais da empresa, passíveis de autonomização em sociedade — transporte aéreo, assistência em escala e manutenção e engenharia —,

pela modernização da estrutura, da organização, dos processos, do funcionamento e dos sistemas de gestão, bem como pelo redimensionamento empresarial.

«Por outro lado, a autonomização das áreas de negócio em sociedades autónomas, sem pôr em causa a gestão global estratégica do grupo TAP, abre novas perspetivas no âmbito do processo de reprivatização, uma vez que permite a participação no capital destas sociedades de entidades relevantes para cada negócio, em particular dos respetivos trabalhadores e outros parceiros estratégicos.»

Tendo sido, então, estabelecidas, pelo órgão de soberania competente e pela forma constitucionalmente exigida, as balizas da «estratégia de desenvolvimento e fortalecimento da Companhia, no quadro da sua privatização». No texto legal aprovado pelo XIV Governo Constitucional, centrado na reestruturação da empresa, com vista ao seu saneamento económico e financeiro e que deveria anteceder o início do processo de reprivatização, mereceu específica atenção, como se anunciou na explanação introdutória, «a participação no capital» da sociedade reprivatizada «dos respetivos trabalhadores e outros parceiros estratégicos».

A «estratégia de desenvolvimento e fortalecimento da Companhia, no quadro da sua privatização» então definida, no que concerne à participação dos trabalhadores, compreendeu o estabelecimento de alguns parâmetros de concretização da fase de reprivatização que lhes seria reservada. Não tendo sido acolhido qualquer tratamento especial à subcategoria de trabalhadores constituída pelos pilotos, as alterações então empreendidas sobre essa fase do processo de reprivatização preservaram a prescrição de que a oferta pública de venda no mercado nacional reservada a trabalhadores da TAP, S.A., apenas poderia ter por objeto ações da TAP, SGPS, representativas de uma percentagem não superior a 10% do respetivo capital social (7).

6. A circunstância de o regime revisto sobre a reprivatização da TAP não ter compreendido qualquer satisfação de eventuais pretensões do SPAC relativamente à reserva aos pilotos de uma parcela do capital social da TAP reprivatizada não determinou qualquer alteração do AE de 1999, nem dos regulamentos publicados na mesma data.

7. Em 28 de março de 2003 foi publicado o Decreto-Lei n.º 57/2003, aprovado pelo XV Governo Constitucional, que manteve inalterada a percentagem máxima do capital social da TAP reprivatizada que podia ser objeto de oferta pública de venda no mercado nacional reservada a trabalhadores da TAP, nunca superior a 10% do total, e também continuou sem reconhecer qualquer direito especial à subcategoria de trabalhadores constituída pelos pilotos. Esse diploma teve como enfoque a ideia de que a oportunidade de se aproveitar a capacidade da TAP na área de negócio da assistência em escala, designadamente no que se refere aos serviços de rampa e carga, recomendava que começasse por esta a abertura do capital da empresa ao setor privado.

Então, apenas se referiu a participação de trabalhadores no que concerne à privatização da sociedade Serviços Portugueses de Handling, S. A., prescrevendo-se no n.º 6 do novo artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, que:

«Na fixação da quantidade de ações a alienar e do montante do eventual aumento de capital deve ser dado cumprimento ao disposto nos artigos 10.º e 12.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril, no que respeita à reserva de ações destinadas à aquisição ou subscrição por trabalhadores da empresa e por pequenos subscritores.»

8. Em 20 de dezembro de 2008, entraram em vigor algumas alterações do regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais anexo e parte integrante do AE de 1999 (as quais foram publicadas no *BTE*, 1.ª série, n.º 46, de 15-12-2008). Tendo sido expressamente consignado que «é assumido pelas partes que o presente acordo não constitui revisão do acordo de empresa identificado, o qual mantém inalterado o seu período de vigência, para todos os efeitos».

9. Em 4 de julho de 2010, o AE de 1999 cessou vigência por força da entrada em vigor do AE entre a TAP e o SPAC publicado no *BTE*, 1.ª série, n.º 24, de 29-6-2010. Esse AE não compreende qualquer cláusula relativa à reprivatização da TAP, nem refere quaisquer direitos especiais dos pilotos na reprivatização da TAP.

§ II.3 Quadro jurídico-normativo da eventual reprivatização da TAP— Air Portugal

As questões suscitadas na consulta relacionam-se com o processo de privatização da TAP no sentido de abertura a sociedades privadas do capital social que pertence a entidades públicas (8).

No que concerne à TAP importa ter presente que a mesma derivou da nacionalização da Companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., operada pelo Decreto-Lei n.º 205-E/75, de 16 de abril, que determinou a transformação da TAP em empresa pública.

Por força da nacionalização em 1975 da TAP, o fenómeno jurídico objeto de análise neste parecer reporta-se a uma categoria específica de privatização, pelo menos no plano jurídico-constitucional, a reprivatização. Isto é, de acordo com CARLOS BLANCO DE MORAIS, um procedimento «que faz retornar ao setor privado, de onde era originário, um determinado ativo patrimonial público que fora objeto de uma ulterior nacionalização» (9).

Importância da categoria reprivatização de sociedade nacionalizada depois do 25 de Abril de 1974 decorrente do princípio consagrado na Constituição da República de 1976 relativo à *irreversibilidade das nacionalizações*. Pelo que, o processo de reprivatização da TAP insere-se, assim, num contexto mais vasto desencadeado pela eliminação, com a revisão constitucional de 1989, do princípio da irreversibilidade das nacionalizações efetuadas depois de 25 de Abril de 1974.

Ao nível jurídico-constitucional importa ter presente uma taxonomia que estabelece, por força do atual artigo 293.º da Constitucional, dois regimes distintos:

(a) A reprivatização dos bens nacionalizados depois de 25 de Abril de 1974 que tem de ser concretizada através de uma lei-quadro da reserva absoluta da Assembleia da República e que tem de ser aprovada por maioria absoluta dos deputados em efetividade de funções e sujeita a regras e condições estabelecidas no atual artigo 293.º da Constituição;

(b) A privatização dos «restantes bens de produção públicos», na expressão de PAULO OTERO, que nos termos do artigo 165.º, n.º 1, alínea l) da constituição apenas integra a reserva relativa da Assembleia da República e não está subordinada aos princípios consagrados no n.º 1 do artigo 293.º da Constituição (10).

Na sequência da revisão constitucional de 1989 foi aprovada a Lei n.º 11/90, de 5 de abril, que, em bom rigor, é a lei-quadro da reprivatização da titularidade ou do direito de exploração dos meios de produção e outros bens nacionalizados depois de 25 de Abril de 1974 (11).

Lei-quadro que prescrevia, no n.º 1 do artigo 4.º, que «as empresas públicas a reprivatizar serão transformadas, mediante decreto-lei, em sociedades anónimas, nos termos da presente lei» (12). Por seu turno, o n.º 2 desse artigo dispõe que «o diploma que operar a transformação aprovará também os estatutos da sociedade anónima, a qual passará a reger-se pela legislação comum das sociedades comerciais em tudo quanto não contrarie a presente lei».

A natureza jurídica da empresa pública TAP veio a ser alterada pelo Decreto-Lei n.º 312/91, de 17 de agosto, que, de acordo com o respetivo preâmbulo, a converteu de pessoa coletiva de direito público em pessoa coletiva de direito privado, com o estatuto de sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos. Operou-se por essa via o que alguns classificam como a etapa de *privatização formal*, no sentido de passagem para formas de organização jurídico-privada (13).

Então, determinou-se que as ações representativas do capital subscrito pelo Estado seriam detidas pela Direção-Geral do Tesouro e os direitos do Estado, como acionista da sociedade, seriam exercidos por um representante designado por despacho conjunto do Ministro das Finanças e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Prescreveu-se, ainda, que a alienação das ações, quando o Estado o entenda por conveniente e oportuno, será regulada, nos termos da Lei n.º 11/90, de 5 de abril, por decreto-lei.

Recorde-se, por outro lado, que no n.º 1 do artigo 13.º da lei-quadro das reprivatizações estabelece-se:

«O decreto-lei referido no n.º 1 do artigo 4.º aprovará o processo, as modalidades de cada operação de reprivatização, designadamente os fundamentos da adoção das modalidades de negociação previstas nos n.ºs 3 e 4 do artigo 6.º, as condições especiais de aquisição de ações e o período de indisponibilidade a que se referem os artigos 11.º, n.º 1, e 12.º, n.º 2.»

Pelo que, o Decreto-Lei n.º 312/91 abriu a porta à reprivatização do capital social da TAP em termos que tinham de ser estabelecidos por subseqüente diploma legal, o que veio a ter expressão em diploma aprovado pelo XIII Governo Constitucional: O Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, que aprovou as duas primeiras fases do processo de reprivatização da TAP.

«As condições especiais» de «aquisição ou subscrição preferencial de ações» pelos trabalhadores da TAP no processo de reprivatização foram estabelecidas no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio. Preceito que no que concerne à segunda fase do processo de reprivatização relativa a oferta pública de venda no mercado nacional reservada a trabalhadores da TAP, S.A. prescreveu que a mesma teria por objeto ações da TAP, SGPS representativas de uma percentagem não superior a 10% do respetivo capital social.

Regime sobre a fase de reprivatização da TAP reservada a trabalhadores que compreende regras específicas sobre a indisponibilidade das ações adquiridas nessa fase (artigo 10.º) e sobre a regulamentação dessa oferta pública de venda a trabalhadores no artigo 11.º (inalterado desde a versão originária):

«O Conselho de Ministros estabelecerá, mediante resolução, as condições finais e concretas das operações necessárias à concretização da 2.ª fase do processo de reprivatização, designadamente:

«a) Fixará, nos termos do n.º 2 do artigo 9.º, a quantidade de ações objeto da oferta pública de venda;

«b) Fixará o preço unitário de venda das ações;

«c) Estabelecerá os critérios de rateio;

«d) Fixará as quantidades mínimas e máximas das ações que poderão ser adquiridas por cada trabalhador da TAP, S. A.;

«e) Estabelecerá, seguindo o regime estabelecido no artigo 24.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril, os termos em que os titulares originários da dívida pública decorrente das nacionalizações e expropriações poderão mobilizar, ao valor nominal, os respetivos títulos de indemnização para pagamento das ações da TAP, SGPS, a alienar no âmbito da 3.ª fase do processo de reprivatização.»

Estabelecendo-se na norma subsequente, o artigo 12.º, uma delegação de competência *ope legis*, no Ministro das Finanças, sem prejuízo do artigo 11.º, para «a realização de todas as operações de reprivatização previstas» no Decreto-Lei n.º 122/98 e «para determinar as demais condições acessórias que se afigurem convenientes e para praticar os atos de execução que se revelarem necessários à concretização das operações», com a faculdade de subdelegar no Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças.

O Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, foi revisto pelo Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março, aprovado pelo XIV Governo Constitucional e voltou a ser alterado pelo Decreto-Lei n.º 57/2003, de 28 de março, aprovado pelo XV Governo Constitucional.

Numa síntese compreensiva do regime legal sobre a reprivatização da TAP conformada pelo objeto do presente parecer ressaltam três aspetos:

1- O teto máximo da percentagem de ações da TAP, SGPS (10%) suscetível de ser abrangido pela fase do processo de reprivatização da TAP reservada aos trabalhadores não foi alterado em nenhuma das revisões do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio.

2- Nunca foi prevista, nas três versões do diploma, qualquer prerrogativa especial no processo de reprivatização que beneficiasse apenas uma subcategoria de trabalhadores da TAP, nomeadamente, não foi admitida nenhuma quota de ações cuja oferta pública de venda fosse reservada aos pilotos.

3- O estabelecimento das condições finais e concretas das operações necessárias à fase do processo de reprivatização reservado a trabalhadores têm de ser estabelecidas pelo Conselho de Ministros, mediante resolução, no respeito das balizas do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio.

Em termos genéricos, no que se reporta à aquisição de ações representativas do capital das sociedades a reprivatizar, além das matérias objeto de reserva de lei e das competências específicas estabelecidas no que concerne ao regime da reprivatização da TAP, o Decreto-Lei n.º 380/93, de 15 de novembro, estabeleceu que a aquisição, entre vivos, a título oneroso ou gratuito, por uma só entidade, singular ou coletiva, de ações representativas de mais de 10% do capital com direito a voto ou a aquisição de ações que adicionadas às já detidas ultrapassassem aquele limite, em sociedades que venham a ser objeto de reprivatização, ficam sujeitas a autorização prévia do Ministro das Finanças⁽¹⁴⁾. Diploma que veio a ser revogado pelo Decreto-Lei n.º 49/2004, de 28 de maio.

Pelo presente excursus está identificado o regime jurídico especial relativo às questões suscitadas na consulta que se reportam a uma particular operação de reprivatização de bens nacionalizados depois de 25 de Abril de 1974 e não a uma mera alienação de ações de uma sociedade de capitais públicos.

Daí que se prescindia, nas linhas subsequentes, de abordar as alterações legislativas relativas ao IPE – Investimentos e Participações do Estado, SA, aliás no n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 406/90, de 26 de dezembro, sublinhava-se o princípio que já decorre da lei-quadro das reprivatizações: «As operações de alienação de participações sociais detidas pelo IPE – Investimentos e Participações, Empresariais, S. A., que hajam sido objeto de nacionalização direta obedecem aos princípios previstos na Lei n.º 11/90, de 5 de abril». Ressalva relembra quanto à PARTEST (SGPS) criada pelo Decreto-Lei n.º 452/91, de 11 de dezembro⁽¹⁵⁾, e quanto à PARPÚBLICA, SGPS, SA, criada pelo Decreto-Lei n.º 209/2000, de 2 de setembro que reorganizou sob a forma empresarial a gestão da carteira de títulos do Estado e do património imobiliário público⁽¹⁶⁾.

§ II.4 Enquadramento jurídico do texto subscrito por representantes do Conselho de Administração da TAP e do SPAC em 10 de junho de 1999

§ II.4.1 A análise jurídica solicitada na consulta depende do enquadramento jurídico do texto subscrito em 10-6-99 pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC, que designamos como *texto* para preservar a neutralidade, no plano jurídico-conceptual, das fórmulas adotadas na descrição da «matéria de facto». Embora a palavra *acordo* seja, em particular no domínio jurídico, polissémica, a mesma transporta algumas pré-compreensões que não devem contaminar de forma *apriorística* a qualificação jurídica nesta sede, pelo que é preferível o substantivo *texto*, que no caso foi intitulado pelos subscritores como *Acordo*.

Pressuposto de base que conforma as linhas seguintes é a importância de uma abordagem epistemológico-jurídica desligada de quaisquer rotulagens prévias, até porque a situação se apresenta algo atípica.

Do título *acordo* conjugado com a subscrição por representantes de duas entidades distintas (Conselho de Administração da TAP e Direção do SPAC) e o conteúdo das várias alíneas decorre que o *texto* de 10-6-99 não constitui uma declaração unilateral mas bilateral, formulada em termos unitários por duas partes sobre «princípios e compromissos quanto à sua colaboração imediata e futura».

Neste plano importará ter presente que o *texto* de 10-9-99 surgiu no quadro do processo negocial que culminou no acordo de empresa (AE) celebrado nesse ano que veio a substituir o anterior AE entre a TAP e o SPAC publicado no *Boletim do Trabalho e Empresa (BTE)*, 1.ª série, n.º 18, de 15-5-1994⁽¹⁷⁾.

Em termos de enquadramento sistemático não carece de desenvolvimento específico no quadro do presente parecer a taxonomia das convenções coletivas de trabalho no direito português que, de acordo com o consenso doutrinário, subsistiu inalterado entre a Lei das Relações Coletivas de Trabalho (LRCT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 519-C/79, de 29 de dezembro, vigente em 1999, e o Código do Trabalho (CT), atualmente em vigor, compreendendo em qualquer dos domínios legislativos três subtipos: (1) contratos coletivos; (2) acordos coletivos; e (3) acordos de empresa.

Retornando ao domínio particular do AE entre a TAP e o SPAC, enquanto convenção coletiva de trabalho subscrita por uma só entidade patronal e um sindicato para uma só empresa, importa formular uma primeira asserção neste domínio: O *texto* subscrito pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC em 10-6-99, com sete alíneas de considerandos e um articulado de 10 pontos não integrou o AE publicado no *BTE*, 1.ª série, n.º 30, de 15-8-1999, nem os respetivos regulamentos⁽¹⁸⁾.

O AE entre a TAP e o SPAC de 1999 é constituído, exclusivamente, pelas cláusulas publicadas no *BTE*, não existindo no AE (ou nos respetivos anexos e regulamentos) qualquer lastro do texto subscrito em 10-6-1999. Sendo certo que nos considerandos do *texto* de 10-6-99, se refere sob a alínea g): «Que a TAP e o SPAC reconhecem que do acordo de empresa agora celebrado resultarão ganhos de produtividade para a empresa [...]» e o ponto «1.º» se reporte ao «acordo de empresa» que as partes se «comprometem a depositar na Direção-Geral das Condições de Trabalho no prazo máximo de dias» (os cinco pontos entre «de» e «dias» constam do próprio documento)⁽¹⁹⁾.

O *texto* de 10-6-99 integra-se no processo negocial que culminou no AE de 1999, mas não beneficia da eficácia jurídica dessa fonte do direito já que não incorporou o texto definitivo que veio a ser depositado e publicado.

Em termos de enquadramento diacrónico-jurídico, o *texto* de 10-6-99 apresenta-se como um *acordo intercalar parcelar*, os quais, como sublinha ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, «têm a ver com a própria matéria a incluir na convenção: nada impede que sobre ela as partes venham a fixar-se, livremente, à medida que se obtenham os correspondentes consensos»⁽²⁰⁾.

Integrando-se o *texto* de 10-6-99 na dinâmica negocial própria de um AE enquanto subtipo de convenção coletiva de trabalho foi subscrito pelos sujeitos juslaborais envolvidos mas, por razões relativas a opções negociais dos mesmos (TAP e SPAC), que tanto podiam advir do desenvolvimento posterior do consenso logrado no fim do processo negocial como por ponderações relativas ao controlo externo (seja este de raiz material e adveniente da publicidade e escrutínio público das atuações dos envolvidos ou de verificação de indole essencialmente formal)⁽²¹⁾.

Como sublinha ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, «os acordos parcelares que se obtenham devem ser incluídos na convenção coletiva a depositar; assim resulta da regra da *unidade* das convenções coletivas, que aflora

no artigo 11.º/4 da LRCT»⁽²²⁾. A esta luz, conjugada com o princípio da segurança jurídica concretizada na obrigatoriedade de publicação dos AE's, independentemente dos motivos que tenham estado na base do apagamento do *texto* de 10-6-99 no texto definitivo do AE e respetivos anexos (quer essa omissão fosse adveniente de um consenso originário ou superveniente), afigura-se pacífica a seguinte asserção:

Para beneficiar da eficácia jurídica do AE o *texto* de 10-6-99 teria de ser incluído nos textos depositados e publicados.

§ II.4.2 O AE entre a TAP e o SPAC foi depositado na Direção-Geral das Condições de Trabalho em 2 de agosto de 1999, de acordo com o teor da informação que consta da respetiva publicação no *BTE*, 1.ª série, n.º 30, de 15-8-1999.

AE acompanhado de alguns regulamentos:

- «Regulamento de admissões, antiguidades e acessos» subscrito em 27 de julho de 1999;
- «Regulamento de utilização e de prestação de trabalho» subscrito em 27 de julho de 1999;
- Regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais subscritos em 27 de julho de 1999;
- Regulamento de efetivos e de recurso à contratação externa subscrito em 30 de julho de 1998

A entrada em vigor do AE não foi condicionada à ocorrência de nenhum evento relativo a aspetos referidos no *texto* de 10-9-99, o qual não merece qualquer menção direta ou indireta no texto do AE. O AE apresenta uma completude que reforça a ideia de autonomia da respetiva força prescritiva relativamente a hipotéticos acordos ou compromissos ocultados do público.

Na cláusula 1.ª, com a epígrafe *Âmbito pessoal*, determina-se: «Após a publicação, nos termos da cláusula 2.ª, o presente acordo de empresa (AE) obriga, por um lado, a TAP-Air Portugal, S. A., adiante designada simplesmente como TAP ou como empresa, e, por outro, os pilotos ao seu serviço, representados pelo SPAC—Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, adiante designado simplesmente como SPAC ou como Sindicato.»

Sendo regulada a *entrada em vigor* na cláusula 2.ª nos seguintes termos:

«1—O presente acordo de empresa entrará em vigor cinco dias após a sua publicação no Boletim do Trabalho e Emprego, e substituirá toda a regulamentação coletiva anteriormente negociada entre as partes.

«2—Não obstante a regra contida no número anterior, poderão os diversos regulamentos anexos estabelecer datas diferentes para a respetiva entrada em vigor.

«3—Caso se verifique a situação prevista no n.º 2, vigorará até à data da entrada em vigor de cada regulamento aquilo que houver sido acordado entre a TAP e o SPAC para o efeito, em protocolos especiais que caducarão automaticamente naquela data ou, na falta de tais protocolos, o regime em vigor à data da publicação deste AE.»

Acrescente-se que, como se destacou acima, nos considerando do *texto* de 10-6-99 este era referido como relativo a um conjunto de «princípios e compromissos quanto à sua [da TAP e do SPAC] colaboração imediata e futura»⁽²³⁾.

Temática dos princípios e compromissos de colaboração entre as partes que foi especificamente contemplada no AE de 1999 em termos distintos dos que constam do *texto* de 10-6-99. Com efeito, a cláusula 3.ª do AE, com a epígrafe *Princípios e objetivos fundamentais do acordo de empresa*, prescreve:

«1—As partes contratantes comprometem-se a proceder de acordo com o princípio da boa fê e, em particular, a garantir o cumprimento do estabelecido na lei e neste AE.

«2—Ao celebrarem este AE, a TAP e o SPAC pretendem, em particular:

«a) Estabelecer condições adequadas de prestação de trabalho que potenciem a competitividade da empresa;

«b) Contribuir para a rentabilidade da operação, proporcionando a garantia de emprego dos pilotos;

«c) Intensificar a cooperação entre as partes, num ambiente de confiança e de respeito mútuo;

«d) Estabelecer mecanismos para a resolução de diferendos;

«e) Manter e promover a paz laboral.

«3—De acordo com os princípios e objetivos referidos, a TAP e o SPAC analisarão em conjunto todos os assuntos relevantes para a empresa relacionados com a prestação de trabalho dos pilotos, podendo celebrar os protocolos que entenderem necessários.»

§ II.4.3 O AE de 1999 subsistiu integralmente em vigor até 4 de julho de 2010, data em que cessou vigência por força da entrada em vigor do AE entre a TAP e o SPAC publicado no *BTE*, 1.ª série, n.º 24,

de 29-6-2010. No período de vigência do AE de 1999 apenas foram aprovadas alterações ao regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais anexo e parte integrante do AE de 1999 (as quais foram publicadas no *BTE*, 1.ª série, n.º 46, de 15-12-2008), tendo sido então expressamente ressalvado que o AE de 1999 «mantém inalterado o seu período de vigência, para todos os efeitos»⁽²⁴⁾.

Como já se destacou, no *texto* de 10-6-99 são feitas referência ao projeto de AE então em discussão⁽²⁵⁾. Contudo, não se conhece o teor do documento referenciado e, tendo em atenção que o AE só veio a ser subscrito decorrido mais de um mês sobre o *texto* de 10-6-99 (de acordo com os elementos que constam da respetiva publicação), as remissões apenas podem ser interpretadas como relativas a um projeto. Aliás, na missiva dirigida ao então Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território pelo presidente do Conselho de Administração da TAP, dezanove dias depois do *texto* de 10-6-99, revela-se uma negociação com alguns fatores de atrito: «Embora muito perto de um desfecho positivo, o processo negocial com o SPAC caiu num impasse»⁽²⁶⁾.

Consensos e dissensos na negociação coletiva, designadamente entre 10-6-99 e o momento do depósito do AE, que são elementos desconhecidos pelo Conselho Consultivo, ao qual não foram remetidos as propostas, respostas e contrapropostas existentes no âmbito das negociações em 1999 entre a TAP e o SPAC de molde a permitir o confronto do consenso existente em 10 de junho de 1999 com o que veio a ser outorgado em termos definitivos.

Não existem elementos probatórios que permitam a este Conselho Consultivo sustentar uma inferência no sentido de que na evolução das negociações entre o Conselho de Administração da TAP e a Direção do SPAC o referido *texto* de 10-6-99 tenha subsistido vigente e servisse como base de eventuais expectativas dos subscritores. Com efeito, além de ter sido expressamente reconhecido que depois desse *texto* de 10-6-99 as negociações não foram lineares e o AE não foi imediatamente subscrito, desconhece-se o teor do projeto de AE existente em 10-6-99 e, conseqüentemente, as eventuais variações entre esse texto e o AE que veio a ser definitivamente subscrito, depositado e publicado⁽²⁷⁾.

Neste ponto importa ressaltar quanto às considerações subsequentes que caso as negociações entretanto empreendidas tivessem dado origem a importantes alterações, tal implicaria uma necessária deflação do relevo do *texto* de 10-6-99. As linhas que se seguem vão ser formuladas à luz de um pressuposto empírico que no caso de uma eventual demanda judicial baseada no *texto* de 10-6-99 careceria de ser provado por quem o invocasse, no sentido de que: Entre os textos do projeto de AE e dos regulamentos existentes em 10 de junho de 1999 e os que vieram a ser outorgados definitivamente, depositados e publicados não se verificaram alterações de monta.

Caso não fosse demonstrado esse pressuposto fático, e entre as negociações encetadas entre o momento da subscrição do *texto* de 10-6-99 e o depósito do AE tivessem decorrido alterações relevantes no texto do AE e dos regulamentos que o acompanharam, o relevo e efeitos jurídicos do *texto* de 10-6-99 seriam necessariamente inferiores aos que vão ser equacionados abaixo. Isto é, a apreciação subsequente reporta-se ao máximo impacto possível, em termos jurídicos, do *texto* de 10-6-99 em face da matéria de facto disponibilizada e apreciada.

§ II.4.4 O *texto* de 10-6-99 embora não integre o AE deve ser compreendido e interpretado no quadro das negociações que estiveram na base do AE de 1999. Seguindo, também aqui, ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, deve considerar-se que as negociações coletivas de trabalho apresentam «um valor autónomo», isto é, «elas não valem, apenas, como elementos integrados num processo e destinados, num esquema de total instrumentalização, a proporcionar uma convenção coletiva, *elas são, só por si, um objetivo*»⁽²⁸⁾.

Na interpretação de um *acordo* integrado formal ou materialmente na negociação de um AE é fundamental ter como ponto de partida que o AE enquanto «instrumento de regulação coletiva de trabalho «constitui um modo puramente laboral de regulação, integrado na espécie convenção coletiva», como se sublinha no parecer n.º 96/1989, de 22-2-1990⁽²⁹⁾.

Nesse parecer n.º 96/1989 prossegue-se no destaque de pautas que devem ser ponderadas na interpretação do *texto* de 10-6-99:

«Determinar o sentido e o alcance de uma norma de uma convenção coletiva é tarefa que se apresenta como *prius* metodológico da aplicação. A interpretação é sempre necessária.

«Será, no entanto, de ponderar se a natureza puramente laboral e convencional (negocial) das convenções coletivas (onde se integra o acordo da empresa) impõe que se considerem regras especiais de interpretação, designadamente regras próprias de interpretação do negócio, da declaração negocial.»

Retornando ao caso concreto, o *texto* de 10-6-99 não integra o AE de 1999 em sentido estrito, não podendo, até pelos imperativos de segurança jurídica que conformam a obrigatoriedade de publicação no *BTE* (então prevista no artigo 26.º, n.º 1, da LRCT), compreender qualquer conteúdo normativo eficaz que esteja para além daquele AE (recorde-se que o caráter substancialmente normativo das convenções coletivas de trabalho já determinou que o Tribunal Constitucional, no acórdão n.º 714/2008, admitisse que as respetivas regras podem ser objeto de apreciação de constitucionalidade). Acresce que nenhuma das normas do AE transporta qualquer elemento relativo à reprivatização da TAP, pelo que o *texto* de 10-6-99 nem sequer tem qualquer valia jurídica como trabalho preparatório de norma convencional com esse objeto.

A natureza das convenções coletivas de trabalho constitui um problema central para a doutrina juslaboral portuguesa, objeto de amplo e intenso debate doutrinário e posições diversas entre três eixos centrados na perspetiva negocial, na dimensão normativa ou na componente híbrida ou mista da figura⁽³⁰⁾. Controvérsia conceptual sobre a qual não se apresenta pertinente a tomada de qualquer posição nesta sede, importando apenas ter presente que os AE's envolvem dimensões negociais e contratuais no seio da empresa.

O *texto* de 10-6-99 não integra o AE, constitui um elemento envolvido no processo negocial suscetível de se apresentar relevante sobre a atuação das partes, em particular ao nível da força do princípio da boa fé, especificamente previsto no artigo 22.º, n.º 1, da LRCT:

«As associações sindicais, as associações patronais e as entidades patronais devem respeitar, no processo de negociação coletiva, os princípios de boa fé, nomeadamente respondendo com a máxima brevidade possível às propostas e contrapropostas, respeitando o protocolo negocial e fazendo-se representar em reuniões e contactos destinados à prevenção ou resolução de conflitos.»

Respeito pelo princípio da boa fé que, além de lembrado no n.º 1 da cláusula 3.ª do AE de 1999 celebrado entre a TAP e o SPAC (com a epígrafe *Princípios e objetivos fundamentais do acordo de empresa*), decorria do princípio geral, relevante para quaisquer negociações bilaterais, previsto no artigo 227.º, n.º 1 do Código Civil:

«Quem negocia com outrem para conclusão de um contrato deve, tanto nos preliminares como na formação dele, proceder segundo as regras da boa fé, sob pena de responder pelos danos que culposamente causar à outra parte.»

O segmento central que está na base do pedido de consulta reporta-se a trecho do 4.º ponto do *texto* de 10-6-99 que se volta a transcrever:

«A TAP e o SPAC admitem que a participação no capital social da futura sociedade de transporte aéreo por parte dos pilotos se possa situar, indicativamente, entre 10% e 20% do respetivo capital social, sendo o seu valor definitivo fixado ulteriormente em função quer do valor final da avaliação da sociedade, quer do montante dos ganhos de produtividade efetivamente obtidos. A TAP e o SPAC reconhecem que, em qualquer caso, a participação dos trabalhadores empresa no seu conjunto não poderá nunca ultrapassar a percentagem máxima de 32% do respetivo capital social, bem como que a referida participação social e o seu modo concreto de realização terão de ser previstos em diploma legislativo compatível com a Lei Quadro das privatizações (Lei n.º 11/90, de 05/04).»

Aspeto central que resulta em termos imediatos do *texto* de 10-6-99 é que na cláusula não se estabelece um verdadeiro sinalagma no sentido de uma das partes, a TAP, se obrigar a entregar à outra uma contrapartida contratual relativa a uma percentagem do capital social da futura sociedade comercial privatizada. Do *texto* apenas resulta que as duas partes «admitem» essa possibilidade, no quadro dos compromissos então assentes, o que pode ter implicações em termos de princípio da boa fé o qual, enquanto conceito jurídico indeterminado, «carece de preenchimento com valorações a operar no caso concreto»⁽³¹⁾.

Mesmo numa interpretação maximalista sobre a valia do *texto* de 10-6-99 este apenas pode determinar um dever relativo à paz social na empresa relativo à abstenção de as partes praticarem condutas contrárias àquilo que *admitem* como possível no quadro da negociação do AE, recorde-se que no *texto* definitivo do AE, na cláusula 3.ª, a TAP e o SPAC, nomeadamente, pretendem manter e promover a paz laboral. Esse dever de abstenção de condutas contrárias a compromissos e eventual empenho solidário na argumentação em prol do modelo preconizado junto das entidades competentes apresenta-se como o máximo exigível (e dependente da demonstração de um pressuposto empírico cujo ónus da prova se impunha ao SPAC, caso se pretendesse fazer valer da subsistência de um consenso entre os subscritores do AE no que concerne ao que fora consignado no *texto* de 10-6-99)⁽³²⁾.

Em síntese, no que concerne à participação dos pilotos na reprivatização da TAP, o *texto* de 10-6-99 apenas podia visar o empenho das

duas entidades subscritoras junto do órgão de soberania competente no sentido de que na alteração legislativa do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, relativa à «estratégia de desenvolvimento e fortalecimento da Companhia, no quadro da sua privatização e da sua integração, em curso, numa Aliança internacional», fosse viabilizada uma subsequente concretização de «todas as formalidades relativas à constituição» de «sociedade de transporte aéreo» em que a participação dos pilotos na aquisição de ações dessa futura sociedade se pudesse «situar, indicativamente, entre 10% e 20% do respetivo capital social».

Vertente, sem dimensões sinalagmáticas, que é a única compatível e congruente com a da negociação coletiva em que se integrou o *texto* de 10-6-99, que nunca poderia almejar a derrogação de regimes legais, Como destaca MARIA DO ROSÁRIO PALMA RAMALHO, «no plano da gestão dos recursos humanos e quando tenham dimensão empresarial (ou seja, quando correspondam a acordos de empresa), as convenções coletivas de trabalho podem contribuir para desenvolver as soluções empresariais que melhor adaptem os regimes legais aos diversos interesses em jogo na organização empresarial: os interesses da gestão empresarial e dos titulares da empresa e os interesses dos trabalhadores»⁽³³⁾.

A negociação coletiva está necessariamente balizada pelo quadro legal pois, como destacava JOSÉ BARROS MOURA, «é à lei, ao Estado, que compete harmonizar o direito de produção estadual com o de produção não estadual, definindo-lhes as respetivas áreas de influência e, também, as condições de prevalência de um sobre o outro na aplicação aos casos concretos»⁽³⁴⁾.

Conhecendo os subscritores do *texto* de 10-6-99 o quadro legal sobre a reprivatização e não existindo motivo para supor que tinham acordado numa transação ilícita não podiam pretender que o Conselho de Administração da TAP promettesse oferecer aquilo de que não dispunha (mesmo que a TAP fosse uma simples sociedade anónima de capitais privados).

Com efeito, no diploma legislativo compatível com a lei-quadro das reprivatizações não estava prevista a reserva de qualquer parcela para os pilotos (excluindo os outros trabalhadores) e estava prevista que as ações que podiam ser objeto de oferta pública de venda reservada a trabalhadores não podiam exceder 10% do capital social⁽³⁵⁾.

Por outro lado, perpassa pelo *texto* de 10-6-99 o conhecimento do regime vigente, que implica a noção por qualquer dos subscritores de que o Conselho de Administração da TAP não é titular de qualquer poder dispositivo das ações do Estado, nem, muito menos de um poder de estabelecimento dos termos da operação de reprivatização. Acresce que, como se destacou oportunamente, a concretização da fase de privatização reservada a trabalhadores, além de conformada pelo aludido quadro legal, compreende reservas de competência e delegações de competência que excluem qualquer exercício de competências singulares pelo responsável da pasta dos transportes e comunicações (cf. artigos 11.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio⁽³⁶⁾). Aspeto, aliás, recordado no despacho de 18 de junho de 1999 do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: «Para além das condições acima referidas, o Ministério das Finanças deverá ser mantido ao corrente de todos os desenvolvimentos a fim de poder exercer em tempo oportuno a tutela dos interesses públicos que lhe estão confiados»⁽³⁷⁾.

Como destaca PEDRO ROMANO MARTINEZ, apenas se afigura pertinente trazer à colação o artigo 9.º do Código Civil relativamente à «parte regulativa» dos AE's, naquilo em que «produzem efeitos em relação a terceiros» e, consequentemente, «se aproximam da lei»⁽³⁸⁾. Assim, ainda que o *texto* de 10-6-99 integrasse o AE, o que já vimos não suceder, não incidiria em qualquer «parte regulativa» e a ter algum efeito jurídico reportar-se-ia a uma eventual «parte obrigacional», plano em que tem de ser interpretado à luz das regras estabelecidas nos artigos 236.º e seguintes do Código Civil.

Como já se sublinhou, do *texto* de 10-6-99 pode extrair-se uma inferência direta: Os subscritores tinham perfeita noção de que a definição dos termos em que deveria ocorrer a privatização tinha de ser estabelecido pela lei. Aspeto central para quem adote uma perspetiva *subjetivista*. Já numa conceção *objetivista*, ressalta que no *texto* de 10-6-99 se refere de forma explícita à necessidade de alteração legislativa, fator determinante à luz da *teoria da impressão do destinatário razoável*, à luz da qual «a declaração deve valer com o sentido que um destinatário razoável, colocado na posição do real declaratório, lhe atribuiria»⁽³⁹⁾.

Constitui um ponto assente e devidamente enfatizado no próprio *texto* de 10-6-99, que a «participação social [dos trabalhadores da TAP] e o seu modo concreto de realização terão de ser previstos diploma legislativo compatível com a Lei Quadro das privatizações (Lei n.º 11/90, de 05/04)».

Facto que transporta dois corolários:

1- Seria ilegítima uma eventual pretensão de condicionamento do poder legislativo por via de um negócio privado;

2- Hipotéticas expectativas que os compromissos firmados para a obtenção da paz social na empresa em 1999 pudessem vir a conformar alterações legislativas tinham como termo final a revisão legislativa do regime jurídico sobre a privatização da TAP relativa à «estratégia de desenvolvimento e fortalecimento da Companhia, no quadro da sua privatização e da sua integração, em curso, numa Aliança internacional».

Esta segunda dimensão também enforma a defesa do *texto* de 10-6-99 desenvolvida pelo presidente da TAP em missiva de 29-6-1999 dirigida ao Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território do XIII Governo Constitucional: «Naturalmente, este processo passa pela alteração do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, mas é claro para as partes que essa alteração não poderá deixar de conformar-se com o enquadramento jurídico global das privatizações»⁽⁴⁰⁾.

Para além de o *texto* de 10-6-99 não beneficiar da força prescritiva do AE, o regime da eficácia desses instrumentos jurídicos seria incompatível com qualquer vinculação relativamente a alienações do capital social que compreendessem uma medida carecida de alteração legislativa ou sequer que comprometessem o acionista único no sentido de privilegiar em subsequente privatização uma subclasse de trabalhadores (proporcionando-lhe tratamento privilegiado em operação de venda de ações). Tal escapa integralmente à natureza do AE enquanto convenção de sujeitos juslaborais, isto é «instrumento por excelência do exercício da autonomia coletiva»⁽⁴¹⁾.

Por outro lado, o regime relativo à eficácia subjetiva dos AE's obstará a que o mesmo pudesse produzir efeitos sobre o acionista, nomeadamente em termos de alienação do capital social.

Entre os deveres da empresa advenientes do AE de 1999, estabelecidos na respetiva cláusula 5.ª, não estava compreendido o exercício de empenho junto do órgão de soberania competente para a alteração do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, em termos que permitissem uma participação mais favorável aos pilotos da TAP, por comparação, nomeadamente, com os outros trabalhadores no processo de reprivatização

Sendo certo que o artigo 9.º, n.º 1 e n.º 2 do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, já previa que numa fase reservada aos trabalhadores da TAP se procedesse à alienação de uma percentagem não superior a 10%, um eventual esforço junto do órgão de soberania competente teria de ser dirigido à subsequente alteração desse diploma legal que regulava a reprivatização da TAP.

Vertente que apenas poderia assumir relevo no quadro dos compromissos sobre a paz social no quadro da empresa, aliás prevista em termos genéricos na cláusula 9.ª do AE, com a epígrafe *Conflitos entre a TAP e o SPAC*:

«1—Durante a vigência deste AE, a TAP e o SPAC evitarão tomar atitudes que conduzam a situações de conflito.

«2—Em consequência do exposto no número anterior, a TAP e o SPAC comprometem-se a desencadear, observar e esgotar os mecanismos previstos neste AE para a solução de quaisquer diferendos.»

Em síntese parcelar, existindo dimensões estritamente negociais em termos de acordos juslaborais coletivos, importará abordar nessa perspetiva o *texto* de 10-6-99, atendendo aos cânones de interpretação das declarações de vontade, nomeadamente, estabelecidos no artigo 236.º, n.º 1 do Código Civil.

Elementos interpretativos que apenas consentem uma conclusão no sentido de o concurso de vontades dos subscritores do *texto* de 10-6-99 ser, na sequência da eventual assinatura do AE de 1999, o de enviar de esforços conjuntos com vista à concretização pelas entidades competentes do «programa estratégico» que mereceu consenso dos sujeitos juslaborais. No que concerne à futura reprivatização da TAP, esse consenso apenas poderia envolver o empenho com vista ao desenvolvimento junto do órgão de soberania competente dos argumentos dirigidos à defesa conjunta da ambição dos pilotos da TAP beneficiarem de uma percentagem reservada para esse grupo profissional em sede de reprivatização.

Deste modo, o *texto* de 10-6-99 não podia visar a prescrição de qualquer elemento normativo, excluído pela matéria (reserva de lei e relativa a poderes dispositivos relativos à reprivatização da TAP) e pela própria terminologia empregue pelos subscritores, em que, além de se reconhecer a existência do regime legal conformador da matéria, os próprios termos empregues no *texto* não suportam qualquer pretensão dispositiva ou prescritiva. As partes subscritoras do *texto* de 10-6-99 apenas «admitem que a participação» dos pilotos se possa situar nos moldes então preconizados.

O *texto* de 10-6-99 correspondendo apenas a um compromisso entre sujeitos juslaborais não compreende qualquer negócio jurídico sinalagmático relativo à promessa de alienação de ações.

Acresce que a Direção do SPAC não tem quaisquer poderes de representação dos pilotos em contratos (promessa ou definitivos) de compra e venda de participações sociais dos pilotos. Embora a condição de trabalhador possa ser pressuposto legal para aceder a determinadas parcelas do capital social de empresa a reprivatizar, a posição jurídica do trabalhador não é confundível com a do acionista (que a mesma pessoa singular pode cumular), nem são confundíveis a pessoa do trabalhador com a do sindicato que também é uma pessoa privada⁽⁴²⁾.

Como sublinha MARIA DO ROSÁRIO PALMA RAMALHO, «as convenções coletivas não se deixam reduzir à categoria de negócios jurídicos celebrados por representação porque o seu conteúdo escapa aos limites do próprio instituto da representação»⁽⁴³⁾, mas se no quadro das negociações de um AE se pretender a celebração de um contrato sinalagmático de direito civil, então a sua validade teria de ser aferida também em função das exigências próprias do instituto da representação, plano em que aos sindicatos falece legitimidade para representarem tanto os trabalhadores suscetíveis de se sindicalizar naquele sindicato como os sindicalizados.

No quadro da Lei Sindical em vigor em 1999, ou do Código de Trabalho atualmente vigente, o direito do SPAC «exercer o direito de contratação coletiva» não se estende à celebração de negócios jurídicos privados em representação dos pilotos⁽⁴⁴⁾. Isto é, «o conteúdo obrigacional de convenção coletiva respeita às regras que disciplinam as relações entre as partes signatárias»⁽⁴⁵⁾, e, independentemente da recente ampliação do relevo jurídico das convenções coletivas, estas têm apenas efeito vinculante ao nível de relações juslaborais e no que concerne às partes outorgantes⁽⁴⁶⁾.

No caso do Conselho de Administração da TAP ainda se apresenta mais clara a ausência de poderes de representação do Estado na alienação de capital social da sociedade como promitente (para alienação de ações, concretização de uma operação de privatização, ou alteração do quadro legal sobre a reprivatização da TAP).

Relativamente às figuras contratuais, também não existem quaisquer elementos que permitam configurar a intervenção do Conselho de Administração da TAP como relativa a um contrato a favor de terceiro que, nos termos do n.º 1 do artigo 443.º do Código Civil, compreende a possibilidade de «uma das partes assumir perante outra, que tenha na promessa um interesse digno de proteção legal, a obrigação de efetuar uma prestação a favor de terceiro, estranho ao negócio». Já que nessa figura, diz-se promitente a parte que assume a obrigação e promissário o contraente a quem a promessa é feita, isto é, no contrato a favor de terceiro este só pode ser promissário e nunca promitente.

Entendendo-se que o *texto* de 10-6-99 não comporta uma interpretação da declaração dos subscritores no sentido de que a mesma compreendia uma contratualização em que o sinalagma a que se obrigava o Conselho de Administração da TAP compreendia a concessão aos pilotos de uma participação de 10 a 20% na privatização da sociedade, importa, ainda, acrescentar que a mesma, caso tivesse sido outorgada, seria nula.

Com efeito, um hipotético negócio jurídico entre o Conselho de Administração da TAP e a Direção do SPAC destinado a garantir que fosse reservada aos pilotos na reprivatização da TAP uma percentagem entre 10 a 20% do capital social teria de se considerar nulo e insuscetível de produzir efeitos em face do disposto nos artigos 294.º e 286.º do Código Civil.

Seria contrário à ordem pública, de forma flagrante, um negócio em que constituísse sinalagma a que se comprometesse uma das partes no quadro de negociação coletiva juslaboral a alteração legislativa vantajosa para a outra (no caso o sindicato) ou terceiros (por exemplo elementos sindicalizados), designadamente, por via da concessão de bens que integram o património do Estado (independentemente de se apresentar como contrapartida, prémio ou simples generosidade com bens alheios).

§ II.4.5 Em face do exposto, o *texto* de 10-6-99 não estabelece direitos e obrigações advenientes da negociação coletiva sobre uma reserva de ações para os pilotos em sede de reprivatização, nem compreende qualquer negócio jurídico bilateral relativo à futura alienação de ações, ainda que no quadro de um simples contrato promessa.

Importa acrescentar que, ainda que se extraísse da vontade das partes a emergência de direitos e obrigações jurídicas relativos a futura operação de venda de ações, a mesma seria sempre inadmissível por força das reservas constitucionais em matéria de reprivatização⁽⁴⁷⁾.

Plano em que são incontornáveis pressupostos jurídicos e conceptuais, devendo atender-se, seguindo JORGE MIRANDA, a que «no conjunto dos atos jurídico-públicos avultam os *atos jurídico-constitucionais*». Autor

que prossegue: «Numa definição formal, atos jurídico-constitucionais dizem-se os atos cujo estatuto pertence, a título principal, ao Direito constitucional; os atos regulados (não apenas previstos, embora não necessariamente regulados até ao fim) por normas da Constituição; ou ainda os atos provenientes de órgãos constitucionais e com a sua formação adstrita a normas constitucionais.»⁽⁴⁸⁾

JORGE MIRANDA, depois de expor parâmetros centrais em termos de articulação de conceitos jurídico-constitucionais, conclui que «ficam como atos jurídico-constitucionais, os atos da função política-legislativa e governativa – e, em seu complemento, os atos de garantia jurisdicional da constitucionalidade (bem como da legalidade frente a leis de valor reforçado e a normas de Direito internacional)»⁽⁴⁹⁾.

Sendo certo que, entre as poucas regras comuns a todos os atos jurídico-constitucionais ressaltam duas centrais para a matéria objeto do presente parecer:

- 1- Inadmissibilidade da delegação fora dos casos expressamente previstos na Constituição e na lei (artigo 111.º, n.º 2 da Constituição);
- 2- Obrigatoriedade da publicação no *Diário da República* sob pena de ineficácia jurídica (artigo 119.º, n.ºs 1 e 2 da Constituição).

Sobre as aludidas dimensões jurídico-constitucionais em sede de reprivatização de empresas nacionalizadas, acompanhando GOMES CANOTILHO / VITAL MOREIRA na interpretação do artigo 293.º da Constituição, importa sublinhar que:

«I. Estabelecem-se aqui os princípios a que deve obedecer a lei-quadro das privatizações destinada a dar enquadramento jurídico aos atos de transferência para mãos privadas da titularidade ou do direito de exploração dos meios de produção nacionalizados a seguir ao 25 de Abril de 1974.

«II. Cumpre à lei estabelecer os referidos princípios, tornando-os exequíveis, não podendo ela limitar-se a reproduzir os princípios constitucionalmente impostos ou a deixar o Governo livre para proceder aos atos de reprivatização. A lei-quadro é um instrumento de regulação prévia geral dos diplomas (decretos-lei) que hão de regular as privatizações em concreto (cf. AcTC n.º 71/90), os quais se infringirem a lei, incorrerão em ilegalidade qualificada (cf. AcTC n.º 192/03), pois aquela lei-quadro deve considerar-se uma *lei sobre produção normativa de valor reforçado* (cf. art. 112º-3) face aos diplomas de privatização, para efeitos de fiscalização abstrata e concreta, nos termos dos arts. 280º e 281º.»⁽⁵⁰⁾

Relativamente a matéria da reserva legislativa, ainda que os agentes que negociem com privados tenham competência legislativa sobre a matéria objeto do específico contrato não podem derogar as formas constitucionalmente vinculadas para o seu exercício, nem imperativos constitucionais sobre a legislação, sendo, conseqüentemente, ilegítimo ressaltar a parte privada de efeitos de supervenientes alterações de regime pelo Estado legislador⁽⁵¹⁾. Na negociação de contratos não intervém o Estado legislador.

Retornando ao domínio específico objeto do presente parecer, o texto constitucional de 1997 que atualmente consta do artigo 293.º (texto idêntico ao do artigo 296.º na sistematização resultante da revisão constitucional de 1997) subsiste inalterado. Não tendo sido acolhidas propostas, nomeadamente de CARLOS BLANCO DE MORAIS, de eliminação do regime consagrado na revisão de 1997, «passando os futuros atos pontuais de reprivatização através de instrumentos normativos mais dúcteis»⁽⁵²⁾, deve concluir-se, com PAULO OTERO, que a solução constitucional em vigor ainda se apresenta «de compromisso entre o passado intervencionista e um futuro liberalizante em termos económicos»⁽⁵³⁾.

Sistema normativo em que, como destaca JORGE MIRANDA seguindo de perto o acórdão n.º 71/90 do Tribunal Constitucional, «a lei-quadro das reprivatizações é, assim, constitucionalmente concebida como uma *norma sobre a produção normativa* (regula a elaboração de ulteriores normas), destinada a desempenhar uma *função habilitante*, na medida em que constitui o pressuposto da prática dos atos concretamente reprivatizadores (não são admitidas reprivatizações sem a existência prévia de lei-quadro) e, também, uma *função conformadora* desses mesmos atos (cada singular ato reprivatizador deverá, como requisito da sua validade, respeitar as diretrizes gerais contidas na lei-quadro)»⁽⁵⁴⁾.

Autor que concretiza um pouco mais, «é de dizer que é a própria Constituição que, pelo seu especial estatuto de lei básica, não podendo nem devendo definir o regime de reprivatização com o pormenor e minúcia que a matéria requer, prevê que o legislador ordinário a complete e precise neste âmbito, do mesmo modo que pré-determina o conteúdo desta lei com significativa intensidade e espera que ela conforme o conteúdo de legislação complementar»⁽⁵⁵⁾.

Para empregar a terminologia de JOSÉ JOAQUIM GOMES CANOTILHO, verifica-se um *reenvio dinâmico* que exige especial rigor em sede de interpretação conforme a Constituição⁽⁵⁶⁾.

Em matéria de regime de aquisição ou subscrição de ações por trabalhadores em sede de reprivatizações cobertas pelo n.º 1 do artigo 293.º da Constituição, vale a estrutura argumentativa acolhida no acórdão do Tribunal Constitucional n.º 192/03 (relativo à possibilidade de fixação de um limite máximo ou percentagem à transmissibilidade de ações do capital social já reprivatizado) no sentido de que as disposições do n.º 1 do artigo 293.º e n.º 1 do artigo 13.º da Lei-Quadro «seguramente não contemplam a possibilidade de determinação [...] por meio de um ato administrativo discricionário».

Isto é, adaptando a fórmula empregue por PAULO DE CASTRO RANGEL relativamente à redação originária do n.º 2 do artigo 13.º da lei-quadro, poderá dizer-se que «as condições especiais» de «aquisição ou subscrição preferencial de ações» pelos trabalhadores da empresa a reprivatizar merecem «*dignidade formal legislativa (impondo, portanto, a sua consagração no decreto-lei que aprobe a reprivatização)*»⁽⁵⁷⁾.

Esse entendimento implica que as referidas condições especiais de aquisição ou subscrição preferencial de ações, ainda que por força de remissão por decreto-lei, nunca poderiam vir a ser objeto de fixação por ato infralegal. Podendo, conseqüentemente, assentar-se, numa síntese mais diretamente marcada pelos termos da consulta: Um decreto-lei que admitisse que no processo de reprivatização da TAP pudesse ser estabelecida por ato infralegal do Governo uma percentagem do capital social reservada aos pilotos da TAP seria inconstitucional.

No caso, além das limitações constitucionais diretas e estabelecidas na lei-quadro, existe, ainda, uma direta prescrição legal a estabelecer as condições, incluindo a percentagem máxima, de aquisição ou subscrição preferencial de ações pelos trabalhadores da TAP.

Em conclusão, por força do regime jurídico-constitucional sobre a reprivatização de empresas nacionalizadas depois de 25 de Abril de 1974:

- No processo de reprivatização da TAP as condições especiais de aquisição ou subscrição preferencial de ações pelos trabalhadores têm de estar previstas no decreto-lei que aprobe a reprivatização;

- A ampliação por ato infralegal da percentagem de ações reservadas à participação dos trabalhadores a mais de 10% do respetivo capital social (limite previsto no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio) ou o estabelecimento uma quota reservada a uma categoria especial de trabalhadores (sem suporte no regime jurídico da reprivatização da TAP) seria inconstitucional e ilegal.

§ II.5 Eventual responsabilidade civil derivada de uma reprivatização da TAP que não atenda a hipotéticas pretensões dos pilotos baseadas no texto subscrito por representantes do Conselho de Administração da TAP e do SPAC em 10 de junho de 1999

§ II.5.1 A consulta que está na base do presente parecer culmina em duas questões que, dependentes do enquadramento jurídico do texto de 10-6-99, se reportam a uma ponderação de efeitos em sede de responsabilidade civil:

«- A realização de um processo de privatização que não atribua participações sociais aos seus pilotos nos termos previstos no Acordo é suscetível de gerar alguma espécie de responsabilidade contratual ou extracontratual?

«- Se sim, de quem, com que alcance e em que circunstâncias?»

A resposta a essas questões está dependente de uma que as precede: Constituirá o texto de 10-6-99 um contrato com um sinalagma relativo à obrigação da TAP e eventualmente do Estado português assegurar num futuro processo de privatização dessa empresa aos pilotos respetivos uma participação no capital social entre 10 a 20%?

Na nossa perspetiva, a interpretação do texto determinou a resposta negativa e, como já se destacou ainda que o texto de 10-6-99 constituísse um contrato o mesmo seria nulo⁽⁵⁸⁾.

§ II.5.2 Em termos de responsabilidade contratual, e tendo presente o enquadramento já empreendido, importa agora abordar, de forma sintética, a problemática do enquadramento do texto de 10-6-99 como momento da formação do AE de 1999 entre a TAP e o SPAC.

A hipótese que podia ser aventada com relevo jurídico nesta sede, era a de que a ausência de uma operação de reprivatização que compreendesse uma percentagem reservada aos pilotos frustraria hipotéticas expectativas dos pilotos no sentido de que por via do AE de 1999 lhes viesse a ser atribuída em sede de reprivatização uma percentagem do capital social da TAP, SGPS exclusiva (que, nomeadamente, não abrangesse os outros trabalhadores da TAP). Como já se destacou, não existem elementos que nos planos gnoseológico e jurídico permitam uma resposta afirmativa neste segmento (que carecia de admissão e produção de prova num contexto diverso da emanação de um parecer por consulta de um interessado, no caso o Estado).

De qualquer modo, a expectativa máxima que os pilotos podiam sustentar em termos jurídicos, com base no *texto* de 10-6-99, seria a de como prémio da paz social lograda com o AE de 1999 beneficiarem na subsequente revisão do decreto-lei sobre a reprivatização da TAP de uma parcela da sociedade relativamente à qual eram trabalhadores por conta de outrem (expectativa que, sublinhe-se uma vez mais, se apresenta problemática a vários níveis e suscetível de se confrontar com obstáculos epistemológicos e jurídicos insuperáveis).

Pelas razões já expostas entende-se que não se poderia com base nessa hipotética expectativa sustentar quaisquer pretensões ressarcitórias já que não era admissível o estabelecimento de uma relação sinalagmática com essa contrapartida.

Sem embargo, ainda que houvesse suporte jurídico para hipotéticas pretensões indemnizatórias por eventual culpa *in contrahendo* da TAP na negociação coletiva (o que careceria de fundamentação jurídico-empírica complexa e difícil, no planos dogmático e mesmo probatório, sendo neste domínio o ónus da prova dos supostos lesados) a mesma estaria condicionada por limites temporais. Já que, por força do n.º 2 do artigo 227.º do Código Civil, a responsabilidade por culpa na formação do contrato «prescreve nos termos do artigo 498º».

No caso de uma hipotética expectativa do SPAC de os pilotos serem beneficiados, graças ao empenho do Conselho de Administração da TAP, com um regime especial previsto no diploma regulador da reprivatização da TAP (por via de operação de venda reservada a essa categoria de trabalhadores), o termo para a subsistência dessa expectativa, mesmo à luz de uma interpretação maximalista de potenciais efeitos jurídicos do *texto* de 10-6-99, seria «no prazo de 120 dias» e nunca poderia ir além do momento em que se concretizou a revisão do diploma legislativo que regulava essa operação de reprivatização, caso a mesmo não contemplasse, como não contemplou, a hipótese de satisfazer a suposta ambição ou expectativa do SPAC e dos pilotos.

Isto é, caso a revisão do referido decreto-lei sobre a reprivatização da TAP não alterasse o regime que obsta a qualquer parcela reservada aos pilotos apenas admitindo uma fase de reprivatização reservada a trabalhadores que nunca poderá ir além de 10% do capital social da sociedade, estaria, consequentemente, frustrada a hipotética expectativa do SPAC de, invocando o *texto* de 10-6-99, os pilotos, como prémio pela subscrição do AE de 1999, virem a ser contemplados com uma parte do capital social da TAP reprivatizada⁽⁵⁹⁾.

Pelo que, uma hipotética expectativa do SPAC, e dos pilotos, estribada no *texto* de 10-6-99 no sentido de consagração de uma percentagem reservada aos pilotos entre 10 a 20% do capital social não poderia subsistir depois da revisão do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, empreendida pelo Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março.

Esse diploma, aprovado pelo XIV Governo Constitucional ao rever o regime sobre a reprivatização da TAP, não atribuiu aos pilotos qualquer direito especial na reprivatização, além da possibilidade (consagrada em 1998) de concorrerem com os outros trabalhadores a uma percentagem não superior a 10% do capital social da TAP, SGPS. Esse diploma apenas estabeleceu em novos contornos o conceito de trabalhadores da TAP que podem concorrer a uma fase de privatização reservada a trabalhadores, mantendo o normativo que estabelece, nos termos dos números 1 e 2 do artigo 9.º, do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, que o mesmo tem de se cingir a uma percentagem não superior a 10% do capital social da TAP, SGPS.

Frustrada uma suposta expectativa do SPAC de ser admitida a atribuição aos pilotos de uma percentagem reservada do capital social da TAP reprivatizada, por via da alteração legislativa que não a contempla, está encontrado o termo inicial ou *dies ad quo* do prazo de prescrição dos seus eventuais direitos advenientes de hipotética culpa da TAP na formação do AE de 1999 (relativos a uma suposta e indemonstrada obrigação de lhes atribuir participação privilegiada na reprivatização da TAP, cuja frustração seria o facto lesivo).

Em conclusão, ainda que se considerasse que teria existido culpa *in contrahendo* por parte da TAP na formação do AE de 1999, por ter gerado uma suposta expectativa ao SPAC de que na subsequente revisão através do diploma legislativo compatível com a lei-quadro das reprivatizações uma percentagem entre 10 a 20% seria reservada aos pilotos da TAP (embora não exista nenhum elemento probatório fornecido a este Conselho Consultivo que suporte inferências sobre enunciados de facto juridicamente relevantes para esse efeito), a responsabilidade adveniente teria prescrito decorridos 3 anos sobre a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março, atentas as disposições conjugadas dos artigos 227.º e 498.º do Código Civil.

Já no que concerne à dimensão juslaboral e a uma suposta expectativa jurídica, sobre a qual não existe qualquer elemento probatório, dos

pilotos serem beneficiados pela celebração do AE com a atribuição de uma parcela da empresa, a reação à violação das eventuais condições não públicas negociadas com o AE deveria determinar o impulso da respetiva revisão, para além de ações de luta coletiva que se apresentassem legítimas e fossem julgadas pertinentes⁽⁶⁰⁾. Contudo, como já se destacou, o AE continuou a vigorar por mais dez anos sem qualquer revisão⁽⁶¹⁾.

Isto é, no plano juslaboral, o texto de 10-6-99 apenas podia condicionar a paz social decorrente do AE de 1999 à eventual expressão legislativa de aspirações do SPAC no sentido dos pilotos virem a ser contemplados com direitos especiais no processo na revisão do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, repercutindo-se a sua eventual frustração na renegociação do AE e/ou dos regulamentos publicados no BTE, 1.ª série, n.º 30, de 15-8-1999 e na paz social no seio da empresa.

Aspeto referido no *texto* de 10-6-99 (e nos outros documentos que integram a matéria de facto) reporta-se à importância da suscetibilidade de revisão do regulamento de utilização e de prestação de trabalho (RUPT). Revisão cujos termos ficaram consignados, com grande flexibilidade, na cláusula 5.ª, com a epígrafe *Revisões do RUPT*:

«1—O processo de revisão, parcial ou total, do RUPT pode ser iniciado em qualquer altura, por iniciativa da TAP ou do SPAC, depois de decorridos, pelo menos, dois anos da sua vigência ou, independentemente do decurso deste prazo, verificando-se circunstâncias que, no entender de ambas as partes, o justifiquem.

«2—O acordo de revisão pode prever uma data de entrada em vigor posterior à da sua assinatura, de modo a fazê-la coincidir com o início de uma época IATA ou com o início de um novo ano civil, conforme as matérias.

«3—Como fase final do processo de negociação de uma qualquer revisão do RUPT e antes da entrada em vigor de tal revisão, a TAP elaborará um planeamento tipo, que enviará ao SPAC, para deteção de eventuais diferenças de interpretação e para análise conjunta das eventuais dificuldades de implementação que surjam.

«4—Todas as modificações do RUPT deverão ser nele incorporadas, com reedição do texto integral devidamente alterado.

«5—O disposto na presente cláusula não prejudica a possibilidade de negociações entre a TAP e o SPAC sobre matérias particulares deste regulamento ou quaisquer outras.»

Consequentemente, não existe fundamento para se pretender que o SPAC tivesse ficado vinculado ao RUPT, para além dos prazos de revisão aí previstos, com base num suposto erro gerado pelo *texto* de 10-6-99 no sentido de que os pilotos seriam compensados por supostas cédências nessa sede para posteriormente beneficiarem de um prometido quinhão na alienação da sociedade. Além de não existir base jurídica (e em face dos elementos disponibilizados também não existe suporte empírico) para essa hipotética pretensão, a mesma deixou de poder subsistir com a revisão do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março de 2000. Pelo que não tendo sido subsequentemente promovida a revisão do RUPT não se pode fundar o assentimento do SPAC na sua manutenção em qualquer suposta expectativa de os pilotos receberem um *prémio especial* em sede de reprivatização da TAP.

§ II.5.3 Tendo presentes as balizas do presente parecer, a problemática da análise da *suscetibilidade* de o *texto* de 10-9-99 «gerar alguma espécie de responsabilidade [...] extracontratual» tem de ser ponderada tendo por base exclusivamente a «matéria de facto» sobre a qual o consultante pretende uma pronúncia deste ente consultivo⁽⁶²⁾.

Nessa medida, o respetivo tratamento jurídico é reconduzido a um universo empírico previamente selecionado que não se confunde com uma reflexão exaustiva sobre todos os factos envolvidos nas relações e negociações entre os subscritores do *texto* de 10-9-99, nem, muito menos, qualquer indagação sobre eventos anteriores e supervenientes que possam eventualmente vir a ser relevados na prossecução e defesa de interesses contrapostos.

Importa, uma vez mais, ter presente que o desenvolvimento de cursos causais hipotéticos e a especulação sobre factuais virtuais, num encadeamento de *ses* apenas limitado pela imaginação do narrador, se afigura incompatível com a tarefa solicitada: Estrita apreciação de uma determinada matéria de facto atomizadamente recortada, e o próprio enquadramento jurídico-institucional do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República⁽⁶³⁾.

Contexto compreensivo que reconduz a análise da problemática da responsabilidade extracontratual a parâmetros epistemologicamente sustentáveis e confina o âmbito suscetível de análise jurídica, sobre institutos como o enriquecimento sem causa. A concretização de responsabilidade extracontratual depende de matéria de facto cuja fixação se afigura inviável nesta sede. Enunciação da matéria de facto provada que

deve ser necessariamente precedida de alegações fácticas e de admissões e produções probatórias num quadro em que a ponderação imparcial se integra num procedimento com interação dialética.

Em particular, não existe qualquer base para hipóteses sobre supostos enriquecimentos ou «ganhos de produtividade efetivamente obtidos». Contudo, como já se sublinhou noutros passos, está identificado um momento central na frustração de hipotéticas (e indemonstradas) expectativas de, na sequência do *texto* de 10-6-99 e do AE de 1999, virem a ser atribuídas aos pilotos prerrogativas especiais na compra de ações no quadro do processo de reprivatização da TAP: O dia 14 de março de 2000 em que foi publicado o Decreto-Lei n.º 34/2000.

Contexto compreensivo à luz do qual se podem encadear duas asserções: (1) Não existe qualquer elemento fáctico que permita fundamentar uma eventual responsabilidade pela prática de facto ilícito, num processo causal que tivesse gênese no *texto* de 10-6-99, em que fossem lesados o SPAC ou os pilotos por ação ou omissão ilícita perpetrada pelos representantes da TAP ou do Estado reportada à não atribuição de direitos especiais de compra de ações numa percentagem entre 10 a 20% de futura sociedade de transporte aéreo; (2) Caso estivesse provada factualidade que fundamentasse essa responsabilidade, a mesma compreendia como momento determinante da lesão a revisão do regime sobre a reprivatização da TAP aprovada pelo Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março.

Em síntese, se alguma lesão existisse, com origem no *texto* de 10-6-99, a mesma tinha ocorrido num momento determinado, que sendo em princípio de 120 dias contados da subscrição do texto (10-12-1999) nunca poderia ir além da alteração legislativa que obistou a que se viesse a proceder a todas as formalidades relativas à constituição da sociedade em que hipotéticas pretensões de um quinhão reservado aos pilotos na alienação de futura sociedade de transporte aéreo fossem satisfeitas.

Pressupostos epistemológico-jurídicos que permitem formular três asserções em resposta à questão sobre «alguma espécie de responsabilidade extracontratual»:

- Não foram transmitidos ao Conselho Consultivo quaisquer factos probandos suscetíveis de enquadrar pressupostos de responsabilidade civil extracontratual adveniente da frustração de uma hipotética expectativa de participação dos pilotos da TAP na reprivatização da TAP numa percentagem entre 10 a 20% que lhes fosse reservada (excluindo os outros trabalhadores da mesma).

- Responsabilidades extracontratuais derivadas de um processo causal iniciado com o texto de 10-6-99 e relativas a facto ilícito civil cujo resultado fosse a frustração do desejo dos pilotos terem reservada para si uma participação no capital social da TAP entre 10 e 20%, apenas poderiam compreender como lesantes os agentes da TAP envolvidos no evento (a subscrição do texto de 10-6-99) e, eventualmente, a TAP em nome de quem agiram, não sendo responsabilizável o Estado enquanto sócio único que não podia ser representado por aqueles agentes.

- Ainda que tivesse havido algum facto que suscitasse a responsabilidade civil extracontratual pela falta de reconhecimento de um direito dos pilotos a uma participação no capital social entre 10 a 20%, a mesma, por força do artigo 498.º, n.º 1 do Código Civil, estaria prescrita decorridos três anos sobre a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março, que, ao rever o regime sobre a reprivatização da TAP, não atribuiu aos pilotos qualquer direito especial à participação, além da possibilidade de concorrerem com os outros trabalhadores a uma percentagem não superior a 10% do capital social da TAP, SGPS (que se encontrava estabelecida nos números 1 e 2 do artigo 9.º, do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio).

§ II.6 O texto de 10 de junho de 1999 subscrito por representantes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC e o dever de informação em operação de reprivatização da TAP

O presente parecer compreendeu um desenvolvimento conformato pelos termos da consulta. Consulta em que se identificou de forma explícita a respetiva teleologia, as questões suscitadas sobre o *texto* de 10-6-99 subscrito pelos representantes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC constituem «um pressuposto das decisões a tomar no processo de privatização da TAP – Air Portugal».

Do desenvolvimento empreendido no parecer extraiu-se a conclusão que o *texto* de 10-6-99 subscrito pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC, em face dos elementos de facto fornecidos ao Conselho Consultivo, não constitui fonte de obrigações jurídicas para o Estado no processo de reprivatização da TAP.

De qualquer modo, importará encerrar a análise abordando, ainda que de forma muito sucinta, a questão de saber se no eventual processo de reprivatização da TAP a empreender à luz do regime jurídico estabelecido na atual redação do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio esse *texto* de 10-6-99 deve, nalguma medida, ser tido em atenção pelo Estado.

Sem prejuízo das conclusões anteriores, no processo de reprivatização da TAP deverá ser transmitida aos interessados informação completa sobre o *texto* subscrito em 10-6-99 pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC, atento, nomeadamente, o disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 7.º do Código de Valores Mobiliários sobre a qualidade da informação:

«1—A informação respeitante a instrumentos financeiros, a formas organizadas de negociação, às atividades de intermediação financeira, à liquidação e à compensação de operações, a ofertas públicas de valores mobiliários e a emitentes deve ser completa, verdadeira, atual, clara, objetiva e lícita.

«2—O disposto no número anterior aplica-se seja qual for o meio de divulgação e ainda que a informação seja inserida em conselho, recomendação, mensagem publicitária ou relatório de notação de risco.

«3—O requisito da completude da informação é aferido em função do meio utilizado, podendo, nas mensagens publicitárias, ser substituído por remissão para documento acessível aos destinatários.»

Sobre o relevo do dever de informação no quadro de processo de privatização, importará ter presente as lições do caso de estudo, no direito português, constituído pela privatização da Sociedade Financeira Portuguesa e o subsequente pedido de indemnização do Grupo Mello. Sem embargo da complexidade inerente à efetiva existência de obrigações jurídicas e com repercussão patrimonial advenientes de contratos realizados pela Administração da pessoa coletiva privatizada nesse caso (ao contrário do que se entende advir do *texto* de 10-6-99 subscrito pela TAP e o SPAC), e da intensidade da controvérsia jurídica então gerada (desde logo no seio do acórdão do Tribunal Arbitral, que teve na base a diversidade do sentido dos pareceres e se propagou à discussão superveniente ao acórdão), um dos poucos pontos onde se revelam algumas confluências reporta-se ao relevo jurídico da informação prestada aos interessados na privatização, mesmo antes da existência de uma norma explícita como a que consta do artigo 7.º do atual Código de Valores Mobiliários⁽⁶⁴⁾.

A transmissão dessa informação que deverá compreender, nomeadamente, as análises jurídicas disponíveis sobre o (ou ausência de) valor jurídico do *texto* de 10-6-99, constituirá, além de concretização dos deveres de transparência e boa fé negociais, uma salvaguarda importante ao nível dos próprios interesses patrimoniais do Estado. Já que, por essa via, o Estado fica protegido de pretensões subsequentes dos adquirentes do capital social da TAP, pois não tendo base a alegação de um hipotético *vicio occulto* adveniente desse *texto* de 10-6-99, sendo o mesmo conhecido do adquirente não pode servir para se solicitar ressarcimento de custos suportados no quadro da gestão da sociedade privatizada, nomeadamente, por força de negociações relativas à *paz social* da empresa.

Considerações estritamente conformadas pelo objeto da consulta e implicações do *texto* de 10-6-99, às quais é estranha, sublinhe-se uma vez mais, uma análise mais ampla das múltiplas variáveis relevantes no quadro «da ampla margem de discricionariedade de que dispõe o Governo», para usar a expressão de EDUARDO PAZ FERREIRA⁽⁶⁵⁾, ao desencadear a reprivatização atento, nomeadamente, o disposto no n.º 3 do artigo 6.º da lei-quadro das reprivatizações e nos artigos 3.º e 4.º do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio.

III. CONCLUSÕES

Em face do exposto, formulam-se as seguintes conclusões:

1.ª A nacionalização da Companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., operada pelo Decreto-Lei n.º 205-E/75, de 16 de abril, determinou a transformação da TAP-Air Portugal (TAP) em empresa pública, consequentemente, no processo de reprivatização da sociedade anónima dela resultante as condições especiais de aquisição ou subscrição preferencial de ações pelos trabalhadores têm de estar previstas no decreto-lei que aprove a reprivatização, não podendo ser determinadas por meio de um ato infralegal (sob pena de violação do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 293.º da Constituição e do n.º 1 do artigo 13.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril).

2.ª Depois da transformação da TAP em sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos pelo Decreto-Lei n.º 312/91, de 17 de agosto, os moldes de reprivatização da TAP foram estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, que, no artigo 9.º, prevê uma fase do processo de reprivatização mediante oferta pública de venda no mercado nacional reservada a trabalhadores da TAP, S.A. que terá por objeto ações da TAP, SGPS, representativas de uma percentagem não superior a 10% do respetivo capital social.

3.ª A ampliação da percentagem de ações reservadas à participação dos trabalhadores a mais de 10% do respetivo capital social ou o estabelecimento uma quota reservada a uma categoria especial de trabalhadores por ato infralegal seria inconstitucional e ilegal.

4.ª O texto subscrito em 10-6-99 pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do Sindicato dos Pilotos de Aviação Civil (SPAC) foi elaborado no quadro das negociações desenvolvidas entre as duas entidades com vista ao Acordo de Empresa (AE).

5.ª O texto de 10-6-99 não integra o clausulado, regulamentos ou anexos do AE celebrado entre a TAP e o SPAC publicado no Boletim do Trabalho e Empresa, 1.ª série, n.º 30, de 15-8-1999, o qual deu entrada em 27 de julho de 1999 e foi depositado em 2 de agosto de 1999.

6.ª O texto de 10-6-99 não se apresenta suscetível de produzir efeitos perante terceiros além dos subscritores e não compreendeu qualquer contrato promessa de alienação do capital social da TAP ou de sociedade resultante desta.

7.ª O Conselho de Administração da TAP e a Direção do SPAC não tinham legitimidade para representar, respetivamente, o Estado e os pilotos num contrato promessa relativo à alienação de ações da TAP.

8.ª O texto de 10-6-99 relativamente à futura e eventual reprivatização total da TAP compreende uma declaração que vinculava exclusivamente as partes subscritoras, em particular em sede de execução e revisão do projeto de AE então em discussão e no que concerne à paz social na empresa, apresentando-se insuscetível de produzir quaisquer obrigações jurídicas de natureza patrimonial relativamente às entidades subscritoras do AE ou outras pessoas jurídicas.

9.ª Os subscritores do texto de 10-6-99 não podiam ter qualquer expectativa legítima de que na reprivatização da TAP as regras sobre a participação dos trabalhadores em geral, e dos pilotos em particular, fossem estabelecidas fora da lei.

10.ª Uma eventual pretensão de definir ou condicionar os termos do exercício do poder legislativo por via de um negócio jurídico bilateral (integrado ou não no acordo de empresa) entre o Conselho de Administração da TAP e a Direção do SPAC não pode merecer tutela jurídica.

11.ª Da matéria de facto transmitida a este Conselho Consultivo, em particular o texto subscrito em 10-6-99 pela TAP e o SPAC, não resulta nenhum negócio ou ato jurídico de atribuição de um direito de participação dos pilotos na reprivatização da TAP.

12.ª Caso tivesse existido um negócio jurídico ou um contrato promessa nesses termos, o mesmo teria de se considerar nulo e insuscetível de produzir efeitos em face do disposto nos artigos 294.º e 286.º do Código Civil.

13.ª O presidente do Conselho de Administração da TAP não tinha quaisquer poderes para comprometer-se, em nome do Estado, sobre os termos e condições de alienação do capital social no processo de reprivatização da TAP.

14.ª Os outorgantes do texto de 10-6-99 reconheceram de forma expressa que a definição de percentagens reservadas a trabalhadores da TAP no processo da respetiva reprivatização teria de respeitar as diretrizes estabelecidas na lei-quadro das reprivatizações, aprovada pela Lei n.º 11/90, de 5 de abril, o que implicava uma decisão independente e transparente do Governo sob a forma de decreto-lei.

15.ª Mesmo o órgão constitucional com poder para, numa determinada legislatura, aprovar a legislação sobre o modelo de privatização não a podia negociar com interessados privados fora dos quadros estabelecidos no decreto-lei que regula a reprivatização da TAP, garantindo sem cobertura nesse diploma uma percentagem de participação no capital social no processo de reprivatização que vinculasse para futuro o Estado, pois o exercício do poder legislativo em matéria reservada não pode ser determinado por negócios com privados celebrados com esse desiderato.

16.ª No plano juslaboral, o texto de 10-6-99 apenas podia condicionar a paz social decorrente do AE de 1999 à eventual expressão legislativa de aspirações do SPAC no sentido dos pilotos virem a ser contemplados com direitos especiais no processo no processo de reprivatização da TAP por via da revisão do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio, repercutindo-se a sua eventual frustração na renegociação do AE e regulamentos publicados no BTE, 1.ª série, n.º 30, de 15-8-1999.

17.ª Mesmo na hipótese de se considerar que teria existido culpa in contrahendo por parte da TAP na formação do AE de 1999, por ter gerado uma suposta expectativa ao SPAC de que na subsequente revisão através do diploma legislativo compatível com a lei-quadro das reprivatizações seria reservada aos pilotos da TAP uma percentagem entre 10 a 20% (embora não exista nenhum elemento probatório fornecido a este Conselho Consultivo que suporte inferências sobre enunciados de facto juridicamente relevantes para esse efeito), a responsabilidade adventiva teria prescrito decorridos 3 anos sobre a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março, atentas as disposições conjugadas dos artigos 227.º e 498.º do Código Civil.

18.ª Não foram transmitidos ao Conselho Consultivo quaisquer factos probandos (ou disponibilizados elementos probatórios que permitissem inferi-los) suscetíveis de enquadrar responsabilidade civil extracontratual adventiva da frustração de uma hipotética expectativa de participação dos pilotos da TAP na reprivatização da futura sociedade de transporte aéreo numa percentagem entre 10 a 20% que lhes fosse reservada.

19.ª Responsabilidades extracontratuais derivadas de um processo causal iniciado com o texto de 10-6-99 e relativas a facto ilícito civil cujo resultado fosse a frustração do desejo dos pilotos terem reservada para si uma participação no capital social da TAP entre 10 e 20%, apenas poderiam compreender como lesantes os agentes da TAP envolvidos no evento (a subscrição do texto de 10-6-99) e, eventualmente, a TAP em nome de quem agiram, não sendo responsabilizável o Estado enquanto sócio único que não podia ser representado por aqueles agentes.

20.ª Ainda que tivesse havido algum facto que suscitasse a responsabilidade civil extracontratual pela falta de reconhecimento de um direito dos pilotos a uma participação no capital social entre 10 a 20%, a mesma, por força do artigo 498.º, n.º 1 do Código Civil, estaria prescrita decorridos três anos sobre a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 34/2000, de 14 de março, que, ao rever o regime sobre a reprivatização da TAP, não atribuiu aos pilotos qualquer direito especial à participação nessa operação, além da possibilidade de concorrerem com os outros trabalhadores a uma percentagem não superior a 10% do capital social da TAP, SGPS (que se encontrava estabelecida nos números 1 e 2 do artigo 9.º, do Decreto-Lei n.º 122/98, de 9 de maio).

21.ª O texto de 10-6-99 subscrito pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC não constitui fonte de obrigações jurídicas para o Estado no processo de reprivatização da TAP.

22.ª Sem prejuízo das conclusões anteriores, no processo de reprivatização da TAP deverá ser transmitida aos interessados informação completa sobre o texto subscrito em 10-6-99 pelos presidentes do Conselho de Administração da TAP e da Direção do SPAC, atento, nomeadamente, o disposto no artigo 7.º do Código de Valores Mobiliários.

Este parecer foi votado na sessão do conselho consultivo da Procuradoria-Geral da República, de 19 de abril de 2012.

Fernando José Matos Pinto Monteiro — Paulo Joaquim da Mota Osório Da Mesquita (relator) — Alexandra Ludomila Ribeiro Fernandes Leitão — Manuel Pereira Augusto de Matos — Fernando Bento — Maria Manuela Flores Ferreira.

Este parecer foi homologado por despacho de 25 de julho de 2012, de sua excelência o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Está conforme

(1) Ofício do Chefe de Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de 17-2-2012, entrado na Procuradoria-Geral da República nessa data e distribuído ao relator em 20-2-2012. Posteriormente, foi remetido um elemento probatório adicional (solicitado pelo relator em 6-3-2012) pelo ofício n.º 1724 de 30-3-2012 do Chefe de Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (cf. *infra* nota 2).

(2) Os anexos 1 a 3 são descritos com mais detalhe *infra* nos §§ II.2.1, II.2.3 e II.2.4. Atendendo a que era referido nos anexos 2 e 3 um anterior despacho ministerial de 18 de junho de 1999 cujas prescrições, aliás, foram ressalvadas no despacho de 14 de julho (anexo 3), e tendo esse despacho de 18 de junho de 1999 se afigurado, ao relator do presente parecer, relevante para a apreciação jurídica empreendida pelo Conselho Consultivo foi solicitada cópia do mesmo por ofício 5406/2012 de 6-3-2012, vindo o documento a ser remetido pelo ofício n.º 1724 de 30-3-2012 do Chefe de Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (o despacho é referido com mais detalhe *infra* no § II.2.2).

(3) O qual também foi remetido a este Conselho Consultivo, cf. *supra* nota 2 do § II.1.1. Atendendo à diacronia dos factos esse despacho será referenciado no § II.2.2.

(4) Tendo sido remetido por ofício do Exm.º Senhor Chefe de Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (*supra* nota 2 do § II.1.1). Esse despacho veio a conformar os dois elementos de facto transmitidos com o pedido de consulta como anexos 2 e 3 (*infra* §§ II.2.3 e II.2.4).

(5) «Envio esta missiva na sequência do despacho sobre o assunto *supra* identificado proferido por Vossa Excelência em 18 de junho p.p., cuja receção acuso e que muito agradeço.»

(6) *Supra* § II.2.1.

(7) Cf. ainda *infra* § II.3.

(8) Sobre outras aceções de privatização cf. PAULO OTERO, *Privatizações, Reprivatizações e Transferências de Participações Sociais no Interior do Setor Público*, Coimbra, Coimbra Editora, 1999, pp. 11-14. Terminologia que já conformou a análise empreendida pelo Conselho Consultivo no § 2.1 do parecer n.º 30/2004, de 3-11-2004, o qual, nesta data, não se encontra disponibilizado na zona de acesso aberto ao público da base de dados sita em <http://www.dgsi.pt/pgpr.nsf?OpenDatabase>.

(9) *As leis reforçadas pelo procedimento no âmbito dos critérios estruturantes das relações entre atos legislativos*, Coimbra, Coimbra Editora, 1998, p. 743.

(10) PAULO OTERO, *op. cit.*, pp. 43-44, seguindo esta divisão vd. ainda JORGE MIRANDA *Constituição Portuguesa Anotada* (eds. JORGE MIRANDA / RUI MEDEIROS) tomo III, Coimbra, Coimbra Editora, 2007, p. 979, autor que discrimina os casos de reprivatizações não abrangidas pelo regime do artigo 293.º, n.º 1 (*op. cit.*, pp. 980-982).

(11) Diploma alterado pela Lei n.º 102/2003, de 15 de novembro, e pela Lei n.º 50/2011, de 13 de setembro.

(12) Preceito, alterado pela Lei n.º 50/2011, de 13 de setembro, tendo passado a dispor: «As empresas públicas a reprivatizar que não possuam a forma de sociedades anónimas serão transformadas nesse tipo de sociedade, mediante decreto-lei, aplicando-se para o efeito o disposto na presente lei».

(13) Expressão empregue por JORGE MANUEL COUTINHO DE ABREU, «Privatização de empresas públicas e empresarialização pública», in *Miscelâneas do Instituto de Direito das Empresas e do Trabalho* n.º 3, Coimbra, Almedina, 2004, p. 60.

(14) No texto transcreveu-se o n.º 1 do artigo 1.º. No n.º 2 do mesmo preceito determinava-se que «Sem prejuízo do que venha a ser estabelecido para cada operação de privatização, o disposto no número anterior só se aplica aos atos de aquisição subsequentes às operações de privatização». Por seu turno era o seguinte o teor do artigo 3.º do aludido diploma:

«1- Nas aquisições de ações a que se refere o n.º 1 do artigo 1.º, são proibidos, sem autorização prévia do Ministro das Finanças, os lançamentos ou registos que são exigidos pelo Código do Mercado de Valores Mobiliários para a validade ou eficácia da transmissão de ações, qualquer que seja a entidade competente para a realização dessas formalidades.

«2— No caso de, apesar do disposto no número anterior, tais formalidades chegarem a ser realizadas, tanto elas como as transmissões a que respeitem são consideradas nulas.»

(15) No artigo 8.º desse diploma determinava-se: «A alienação das participações nacionalizadas de que a PARTEST (SGPS), S. A., seja titular será regulada nos termos da Lei n.º 11/90, de 5 de abril, por decreto-lei específico, quando o Estado o entenda conveniente e oportuno».

(16) No respetivo artigo 8.º, n.º 1 prescreve-se: «A reprivatização das participações sociais nacionalizadas após 25 de Abril de 1974 de que a PARPÚBLICA seja titular é regulada nos termos da Lei n.º 11/90, de 5 de abril».

(17) *Supra* § I.2.5.

(18) Refira-se que no ofício em que se suscitou a consulta, a dado passo foi empregue a fórmula «Acordo de Empresa», contudo, tal não parece ter sido feito por referência à específica figura jurídica, e mesmo que estivesse aí compreendido algum juízo do consulente integra o objeto da análise por este ente consultivo o enquadramento jurídico do *texto de 10-9-99*, sem vinculação a outros cânones que não o direito e a lei.

(19) Cf. *supra* §§ II.2.1. e II.2.5.

(20) *Manual de Direito do trabalho*, Coimbra, Almedina, 1997, p. 268.

(21) Recorde-se que no quadro da LRCT existia um moderado *controlo administrativo* exercido através da recusa do depósito prevista no artigo 24.º, n.ºs 2, 3 e 6 da LRCT.

(22) *Op. cit.*, p. 268.

(23) *Supra* § II.2.1.

(24) *Supra* § II.2.5.

(25) *Supra* §§ II.2.1 e II.4.1.

(26) Cf. *supra* § II.2.3.

(27) Cf. *supra* §§ II.2.1 e II.2.3.

(28) *Op. cit.*, p. 272.

(29) Parecer inédito, indisponível na zona de acesso aberto ao público da base de dados sita em <http://www.dgsi.pt/pgpr.nsf?OpenDatabase>.

(30) V.g. MENEZES CORDEIRO, *op. cit.*, pp. 313-322; MARIA DO ROSÁRIO PALMA RAMALHO, *Da autonomia dogmática do Direito do Trabalho*, Coimbra, Almedina, 2000, pp. 799 e ss.; PEDRO ROMANO MARTINEZ, *Direito do Trabalho*, Coimbra, Almedina, 2010, pp.1230-1236.

(31) MENEZES CORDEIRO, *op. cit.*, p. 269.

(32) *Supra* § II.4.3.

(33) *Direito do Trabalho – Parte I Dogmática Geral*, Coimbra, Almedina, 2009 (2.ª ed.), p. 244.

(34) *A convenção coletiva entre as fontes de direito do trabalho*, Coimbra, Almedina, 1984, p. 145.

(35) Com mais desenvolvimento cf. *supra* § II.3

(36) Cf. *supra* § I.3.

(37) *Supra* § I.2.2, despacho cujos termos foram ressalvados no despacho de 14-7-99 (§ I.2.4), documentação que terá sido transmitida ao SPAC (segundo o que consta da carta do presidente do Conselho de Administração da TAP, cf. § I.2.3).

(38) *Op. cit.*, p. 1223. Na mesma linha sobre a dupla vertente das convenções coletivas de trabalho, cf. MARIA DO ROSÁRIO PALMA RAMALHO, *op. cit.*, p. 489.

(39) CARLOS ALBERTO MOTA PINTO, *Teoria Geral do Direito Civil*, 4.ª edição por ANTÓNIO PINTO MONTEIRO e PAULO MOTA PINTO, Coimbra Editora, Coimbra, 2005, p. 443.

(40) *Supra* § II.2.3.

(41) MARIA DO ROSÁRIO PALMA RAMALHO, p. 242.

(42) Este aspeto apresenta-se pacífico, isto é, os sindicatos são pessoas privas, objeto de alguma controvérsia doutrinária é a questão de saber se também compreendem, além dessa raiz, uma espécie de «personalidade semipública» (cf. ANTÓNIO MONTEIRO FERNANDES, *Direito do Trabalho*, Coimbra, Almedina, 14.ª ed. 2009, p. 727).

(43) *Op. cit.*, p. 499.

(44) V.g. ROMANO MARTINEZ, *op. cit.*, p. 732.

(45) ROMANO MARTINEZ, *op. cit.*, p. 1219.

(46) Como assinala de forma crítica JÚLIO VIEIRA GOMES a convenção coletiva teve uma expansão com o Código do Trabalho o recorte jurídico de base sublinhado no texto não pode ser nunca olvidado (*Direito do Trabalho – volume I Relações Individuais de Trabalho*, Coimbra, Coimbra Editora, 2007, pp. 50-56).

(47) *Supra* § II.3.

(48) *Manual de Direito Constitucional*, tomo V, Coimbra, Coimbra Editora (3.ª edição), 2004, pp. 96-97.

(49) *Op. cit.*, p. 97.

(50) *Constituição da República Portuguesa Anotada*, vol. II, Coimbra, Coimbra Editora (4.ª ed.), 2010, pp. 1032-1033.

(51) Seja de quinhões em eventuais operações de privatização ou de supervenientes medidas fiscais suscetíveis de afetar os ganhos advindos do negócio.

(52) *Op. cit.*, p. 740.

(53) *Op. cit.*, p. 32

(54) *Constituição Portuguesa Anotada* (eds. JORGE MIRANDA / RUI MEDEIROS) tomo III, Coimbra, Coimbra Editora, 2007, pp. 983-984.

(55) *Idem*, p. 984.

(56) *Constituição dirigente e vinculação do legislador*, Coimbra, Coimbra Editora, 1982 (reimp. de 1994), pp. 403-404.

(57) «A concretização legislativa da Lei-Quadro das Reprivatizações (a propósito da inconstitucionalidade do Decreto-Lei n.º 380/93, de 15 de novembro)», *Legislação-Cadernos de Ciência de Legislação*, vol. 23 (1998), p. 30.

(58) *Supra* § II.4.

(59) Em bom rigor, o prazo para subsistência da expectativa apresentava-se ainda mais restrito, pois no próprio *texto* de 10-6-99 prescrevia-se que «se dentro deste prazo [de 120 dias] não for possível, por razões técnicas reconhecidas por ambas as partes, proceder a todas as formalidades relativas à constituição da sociedade referida na cláusula 2.ª [...]». Consequentemente a prorrogação do prazo exigia o reconhecimento de «razões técnicas» «por ambas as partes», e devia dentro do prazo de 120 dias, não só alterar-se a lei como proceder-se «a todas as formalidades relativas à constituição» da nova sociedade de transporte aéreo.

(60) Escapa completamente ao objeto da consulta a análise da legitimidade dos fins das ações de luta coletiva de trabalhadores, nomeadamente a greve.

(61) Cf. *supra* § II.2.5.

(62) Cf. *supra* §§ II.1 e II.2.

(63) *Supra* § II.1.1.

(64) Sobre o caso da reprivatização da Sociedade Financeira Portuguesa cf. o acórdão do Tribunal Arbitral proferido em 31-3-1993, ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO «Anotação», *ROA*, ano 55 (1995), pp. 123-190; RITA AMARAL CABRAL, «Anotação», *ROA*, ano 55 (1995), pp. 191-223; ANTUNES VARELA, «Anotação, *RLJ* 126.º (1993-1994), pp. 160, 180-192, 311-320, 347-352; MANUEL HENRIQUE MESQUITA, «Tribunal arbitral / Ação Proposta pelo Banco Mello contra o Banco Pinto e Sotto Mayor», *RLJ* 127.º (1994), pp. 155-166, 186-192; A. FERRER CORREIA / ALMENO DE SÁ / ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO / A. MONTEIRO NUNES / FERNANDO PESSOA JORGE / INOCÊNCIO GALVÃO TELLES / JOÃO CALVÃO DA SILVA / MANUEL D. GOMES DA SILVA / MARCELO REBELO DE SOUSA / RITA AMARAL CABRAL, *A privatização da Sociedade Financeira Portuguesa*, Lisboa, Lex, 1995; MANUEL PORTO / FERNANDO DO NASCIMENTO, «Processo de privatização da Sociedade Financeira Portuguesa», *ROA*, ano 54 (1994), pp. 973-997.

(65) «Privatizações e Código dos Valores Mobiliários», *ROA*, ano 58 (1998), p. 1097.

Lisboa, 23 de abril de 2013. — O Secretário da Procuradoria-Geral da República, *Carlos Adérito da Silva Teixeira*.