



PARTE D

CONSELHO SUPERIOR DA MAGISTRATURA

Declaração de retificação n.º 528/2013

Por ter saído com inexactidão 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.