

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

### Aviso n.º 58/2001

Por ordem superior se torna público que o Governo da Nigéria depositou, em 2 de Outubro de 2001, o seu instrumento de adesão à Convenção Relativa a Zonas Húmidas de Importância Internacional (RAMSAR-1971), tal como emendada pelo Protocolo de Paris (1982). Portugal é parte da mesma Convenção, tendo depositado o instrumento de ratificação à referida Convenção em 24 de Novembro de 1980 (*Diário da República*, 1.ª série, n.º 33, de 9 de Fevereiro de 1981) e adoptou as emendas do Protocolo de Paris através do Decreto-Lei n.º 33/83 (*Diário da República*, 1.ª série, n.º 158, de 10 de Maio de 1984).

Nos termos do artigo 10.º (2), a Convenção tal como emendada pelo Protocolo entra em vigor na Nigéria a 2 de Fevereiro de 2001.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 30 de Maio de 2001. — A Directora de Serviços das Organizações Económicas Internacionais, *Liliana Araújo*.

## SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

### Acórdão n.º 2/2001

#### 4.ª Secção Social — Processo n.º 300/99

Acordam na Secção Social do Supremo Tribunal de Justiça:

#### 1 — Relatório

O Sindicato dos Trabalhadores Portuários da Ilha Terceira, o SINPCOA — Sindicato dos Trabalhadores Portuários dos Grupos Central e Ocidental dos Açores e o Sindicato dos Estivadores e Ofícios Correlativos do ex-Distrito de Ponta Delgada interpuseram, no Tribunal do Trabalho de Ponta Delgada, contra a OPERTER-CEIRA — Sociedade de Operações Portuárias de Praia da Vitória, L.<sup>da</sup>, com sede em Praia da Vitória, a OPERTRI — Sociedade de Operações Portuárias, L.<sup>da</sup>, com sede na Horta, e a OPÉRPDL — Sociedade de Operações Portuárias de Ponta Delgada, L.<sup>da</sup>, com sede em Ponta Delgada, *acção declarativa de anulação de disposições constantes de convenção colectiva de trabalho*, ao abrigo do disposto no artigo 43.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, pedindo a «declaração de nulidade» dos n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do acordo colectivo de trabalho celebrado entre os autores e as rés, em 30 de Novembro de 1995, publicado no *Jornal Oficial* da Região Autónoma dos Açores, IV série, n.º 3, de 21 de Março de 1996, do seguinte teor:

«3 — Não haverá intervenção de trabalhadores portuários do efectivo dos portos, ou de outros abrangidos pelo respectivo ACT, nas operações a bordo e em terra relacionadas com embarcações do tráfego local, a menos que a realização seja requerida às empresas de estiva.

4 — A intervenção nos termos da parte final do número anterior refere-se exclusivamente a situações pontuais em que sejam exigidos conhecimentos profissionais e recurso a equipamentos de que as tripulações de tráfego local, as embarcações e respectivos armadores não disponham.»

Segundo os autores, estas disposições convencionais violam o disposto na alínea i) do n.º 2 e no n.º 3 do

artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 13 de Agosto, que dispõe:

«1 — A prestação de serviços de movimentação de cargas manifestadas nas áreas portuárias de prestação de serviço público é realizada por empresas de estiva.

2 — Não estão abrangidos pelo número anterior:

.....  
i) As operações de varredura e limpeza a bordo, bem como as de carga e descarga e arrumação de mercadorias em embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação.

3 — As operações a que se refere o número anterior podem ser realizadas sem intervenção de trabalhadores abrangidos pelo regime do trabalho portuário.»

A violação destas normas legais pelas normas convencionais resultaria, segundo os autores, de a lei não dispensar a intervenção de trabalhadores portuários: i) sempre que a movimentação de cargas ocorresse fora das embarcações de tráfego local, ou seja, essencialmente, em terra; e ii) sempre que a movimentação de cargas a bordo se efectuasse sem meios próprios da embarcação, e de as impugnadas cláusulas convencionais impedirem a intervenção daqueles trabalhadores nestes dois tipos de situações.

Citadas as rés, apenas *contestou* a OPERTER-CEIRA — Sociedade de Operações Portuárias de Praia da Vitória, L.<sup>da</sup>, propugnando a improcedência da acção, dado que, no contexto da referida alínea i) do n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, a limitação às realizadas «a bordo» apenas respeita às operações de «varredura e limpeza», e não também às de «carga e arrumação de mercadorias».

Por *sentença* de fl. 60 a fl. 62, foi a acção julgada procedente e, em consequência, anulados os n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do referido ACT.

A ré contestante apelou desta sentença para o Tribunal da Relação de Lisboa, que, por *acórdão* de fl. 94 a fl. 102, concedeu provimento ao recurso, revogou a sentença apelada e julgou a acção totalmente improcedente.

Deste acórdão interpuseram os autores, para este Supremo Tribunal de Justiça, o presente *recurso de revista* (requerimento de fl. 105), terminando as respectivas alegações (fls. 108 a 132) com a formulação das seguintes conclusões:

«1.ª O objecto da acção de anulação das disposições constantes dos n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do ACT identificado nos autos — aplicável aos portos da Região Autónoma dos Açores — consiste numa questão de direito, qual seja a de saber se tais preceitos convencionais corporizam em si um tratamento mais desfavorável para os trabalhadores do que aquele que se encontra consagrado em diploma legal específico;

2.ª O correspondente regime legal está consagrado no n.º 2, alínea i), e no n.º 3, ambos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto;

3.ª Ora — conforme o sustentou doutamente a sentença da 1.ª instância —, haverá de convir-se que o teor do disposto na citada alínea i) do n.º 2 e no n.º 3 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93 não proíbem a intervenção de trabalhadores portuários nas operações a que se refere aquela alínea i);

- 4.<sup>a</sup> Mas, ao invés, o regime convencional estipulado nos citados n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.<sup>a</sup> do ACT é de sentido e alcance manifestamente imperativo e obstaculativo da intervenção de trabalhadores portuários;
- 5.<sup>a</sup> As múltiplas e diversificadas operações a que se refere o n.º 2 — inclusive a prevista na sua alínea i) — *podem* ser realizadas sem a intervenção de empresas de estiva e *também podem* ser realizadas sem a intervenção de trabalhadores portuários (mera permissão ou faculdade);
- 6.<sup>a</sup> A exclusão de empresas de estiva na realização das operações previstas no citado n.º 2 não acarreta, porém, a exclusão automática da intervenção de trabalhadores portuários nas mesmas operações, sendo por isso que o legislador formulou, com total autonomia, o disposto no n.º 2 e no n.º 3 do mencionado artigo 7.º Ou seja: pode não ser necessária a intervenção de empresas de estiva, nomeadamente por desnecessidade de equipamentos ou de *know how* privativos de tais empresas e pode ser justificada, necessária ou conveniente a contratação de mão-de-obra portuária por parte de quem leve a efeito as referidas operações, quer por motivos de especialização do pessoal portuário na execução das tarefas a realizar quer por falta ou insuficiência de trabalhadores privativos das entidades a quem respeite a movimentação das cargas a que se refere o citado n.º 2 do artigo 7.º; ora
- 7.<sup>a</sup> A disposição convencional constante do n.º 3 da cláusula 2.<sup>a</sup> do ACT não só proíbe a intervenção de trabalhadores portuários nas operações ali descritas — em manifesta desconformidade com o teor e o sentido não proibitivos da lei — como também restringe a eventualidade dessa intervenção da mão-de-obra portuária nos casos em que a realização de tais operações seja requerida a empresas de estiva. Ou seja: faz depender a intervenção de trabalhadores portuários da própria intervenção de empresas de estiva, o que, patentemente, condiciona e reduz o quadro factual e circunstancial das oportunidades de colocação da mão-de-obra portuária;
- 8.<sup>a</sup> Por outro lado, o preceito legal contido na citada alínea i) do n.º 2 do artigo 7.º circunscreve-se, exclusivamente, às operações de varredura e limpeza a bordo, bem como às de carga e descarga de mercadorias em embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação;
- 9.<sup>a</sup> Por sua vez, o disposto nos citados e transcritos n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.<sup>a</sup> do ACT torna extensiva a exclusão — peremptória, repita-se — dos trabalhadores portuários, por um lado, às operações realizadas em terra, que não apenas a bordo ou dentro das embarcações, e, por outro, a quaisquer operações que se relacionem com as embarcações em apreço, o que impede que sejam contratados trabalhadores portuários em qualquer espaço ou local externo à embarcação — seja ele próximo ou longínquo — e bem assim em qualquer acto de movimentação de cargas, bastando-lhe que estas estejam relacionadas com as ditas embarcações;
- 10.<sup>a</sup> Acresce que o regime legal em referência [citada alínea i)] relativo à não obrigatoriedade da intervenção de empresas de estiva e também à não obrigatoriedade de trabalhadores portuários tem por pressuposto expresso, inequívoco e indispensável que se trate de operações efectuadas com recurso aos meios próprios dessas embarcações;
- 11.<sup>a</sup> Por seu turno, as disposições constantes dos citados n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.<sup>a</sup> do ACT não condicionam a possibilidade de realização de tais operações sem a intervenção de empresas de estiva e de trabalhadores portuários ao recurso a meios próprios da embarcação, mas sim e apenas a uma decisão livre e unilateral do armador ou titular de tais embarcações no sentido de fazer intervir uma empresa de estiva, conforme resulta claramente dos termos utilizados na parte final do citado n.º 3: '[. . .] a menos que a realização seja requerida às empresas de estiva' (*sic*);
- 12.<sup>a</sup> Mais: o teor do disposto no n.º 4 da cláusula em apreço acrescenta que esta possibilidade de intervenção requerida a empresas de estiva fica exclusivamente dependente de situações pontuais em que sejam exigidos conhecimentos profissionais e recurso a equipamentos de que as tripulações de tráfego local, as embarcações e respectivos armadores não disponham. Ou seja: *impede-se aqui o que a lei não impede*, isto é, que, mesmo em caso da posse de equipamentos ou de conhecimentos profissionais, respectivamente por parte das embarcações ou das tripulações, possam ser contratados trabalhadores portuários; facto e regime convencional que se não conformam com mera permissão — que não proibição — prevista na citada alínea i) do n.º 2 e no n.º 3 do artigo 7.º sobre a possibilidade de realização das operações apenas com os meios próprios da embarcação;
- 13.<sup>a</sup> Acresce que as operações onde, à luz da lei específica do sector, pode ocorrer a exclusão de trabalhadores portuários respeitam a tarefas que tenham lugar dentro das embarcações de tráfego local, contrariamente ao que resulta do disposto nos aludidos n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.<sup>a</sup> do ACT, porquanto aqui se amplia tal exclusão às operações em terra e a quaisquer operações que se relacionem com as mencionadas embarcações, seja qual for o local, espaço, instalações ou estruturas onde possam ocorrer;
- 14.<sup>a</sup> É patente, por isso, o *duplo desfavor*, para os *trabalhadores portuários*, que eflui do regime convencional em sede do ACT;
- 15.<sup>a</sup> Em tais circunstâncias — e porque o direito à ocupação de determinados postos de trabalho constitui um benefício indissociável dos objectivos da segurança de emprego e da garantia de estabilidade de trabalho e de retribuições dos trabalhadores titulares desse direito — é de julgar os citados preceitos do ACT como substanciadores de um tratamento que não só não lhes é mais favorável como se revela inquestionavelmente mais desfavorecente do que aquele que resulta da lei aplicável;
- 16.<sup>a</sup> Tendo em conta que as novas embarcações de tráfego local possuem dimensões e caracterís-

ticas equiparadas às de navios de grande capacidade e tonelagem, o disposto nos n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do ACT gera desemprego dos trabalhadores portuários;

- 17.ª Nessa conformidade, as referidas disposições do ACT são anuláveis pelo disposto no n.º 1 do artigo 13.º da LCT e também pelo disposto no n.º 1, alínea c), do artigo 6.º do regime aprovado pelo Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro;
- 18.ª Decidindo em contrário, o acórdão recorrido violou estes citados preceitos legais;
- 19.ª A anulação dos referenciados dispositivos convencionais — requerida pelos Sindicatos ora recorrentes — colhe a sua previsão normativa no disposto no artigo 43.º do citado Decreto-Lei n.º 519-C1/79;
- 20.ª Entretanto — por virtude do disposto no n.º 2 do artigo 179.º do CPT — *deve, liminarmente, ser alterado para suspensivo o efeito do presente recurso.*»

A ré contestante, ora recorrida, contra-alegou (fls. 141 a 144), concluindo:

«1 — Não há contradição entre a alínea i) do n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93 e os n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do ACT.

2 — As cláusulas do ACT são apenas mais claras do que o preceito legal, delimitando-o pela negativa.

3 — Por outro lado e em rigor, a alínea i) do n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93 comete a empresas de estiva os serviços de movimentação de cargas nas áreas portuárias, não a trabalhadores portuários.

4 — Estão assim em causa matérias e entidades distintas, o que, em rigor, não permite estabelecer comparação entre aquele preceito legal e as normas do ACT.

5 — Finalmente e como bem fundamenta o douto acórdão recorrido, quer o elemento gramatical da norma em apreço quer o fim visado pela lei impõem conclusão diferente da dos ora recorrentes.»

Neste Supremo Tribunal de Justiça, o então relator fixou ao recurso efeito suspensivo (despacho de fl. 149) e o representante do Ministério Público emitiu o parecer de fl. 151 a fl. 156, concluindo pela nulidade das cláusulas questionadas e preconizando a concessão da revista (por manifesto lapso de escrita, refere que devia ser negada a revista).

Notificado este parecer aos recorrentes e à recorrida, vieram aqueles chamar a atenção para o assinalado lapso (fls. 158 e 159).

Colhidos os vistos dos juízes adjuntos, cumpre apreciar e decidir.

## 2 — Matéria de facto

O acórdão recorrido deu como assente, em sede de *matéria de facto*, ao abrigo do artigo 712.º, n.º 2, alínea b), do Código de Processo Civil, que:

«Os autores e as rés celebraram em 30 de Novembro de 1995 o acordo colectivo de trabalho — portos da Região Autónoma dos Açores, publicado no *Jornal Oficial* da Região Autónoma dos Açores, IV série, n.º 3, de 21 de Março de 1996, junto, por fotocópia, de fl. 14 a fl. 46 v.º»

## 3 — Fundamentação

3.1 — O Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de Agosto, que estabeleceu o regime jurídico do trabalho portuário

(por este se entendendo «o prestado nas diversas tarefas de movimentação de cargas nas áreas públicas ou privadas, dentro da zona portuária» — n.º 2 do artigo 1.º), dispôs no seu artigo 3.º que «as relações laborais entre os trabalhadores do efectivo dos portos e as respectivas entidades empregadoras regem-se pelo disposto no presente diploma e pelas regras aplicáveis ao contrato individual de trabalho e demais legislação de trabalho». Por «*efectivo dos portos*» entende-se «o conjunto dos trabalhadores detentores de carteira profissional adequada que desenvolvem a sua actividade profissional, ao abrigo de contrato de trabalho sem termo, na movimentação de cargas» [alínea a) do artigo 2.º], e por «*actividade de movimentação de cargas*» entende-se «a actividade de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, terminais, armazéns e parques, bem como deformação e decomposição de unidades de carga e ainda de recepção, armazenagem e expedição de mercadorias» [alínea b) do artigo 2.º].

Entre as regras aplicáveis ao contrato individual de trabalho para que remete o citado artigo 3.º conta-se seguramente a do n.º 1 do artigo 13.º do Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 49 408, de 24 de Novembro de 1969 (doravante designado por LCT), que estabelece que «as fontes de direito superiores prevalecem sempre sobre as fontes inferiores, salvo na parte em que estas, sem oposição daquelas, estabeleçam tratamento mais favorável para o trabalhador», resultando do n.º 1 do artigo 12.º do mesmo diploma que as «normas legais de regulamentação do trabalho» têm precedência sobre as «convenções colectivas de trabalho».

No mesmo sentido prescreve a alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro (Regime Jurídico das Convenções Colectivas de Trabalho), ao determinar expressamente que: «1 — Os instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho não podem: [. . .] c) Incluir qualquer disposição que importe para os trabalhadores tratamento menos favorável do que o estabelecido por lei; [. . .]»

Posto isto, a única questão que se discute nos autos é a de saber se os n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do ACT para os portos da Região Autónoma dos Açores referenciado na matéria de facto (que doravante designaremos por ACT para os portos dos Açores) têm, ou não, subjacente um regime mais desfavorável aos trabalhadores portuários do que aquele que se encontra consagrado no regime legal vigente para o trabalho portuário, designadamente o disposto na alínea i) do n.º 2 e no n.º 3 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, que aprovou o regime jurídico de operação portuária.

Para terminar este enquadramento inicial da questão, apenas restará sublinhar que, como desenvolvidamente foi sustentado no acórdão recorrido — neste ponto não impugnado e traduzindo, aliás, orientação dominante da jurisprudência deste Supremo Tribunal de Justiça e da doutrina —, na interpretação das cláusulas das convenções colectivas devem aplicar-se as regras relativas à interpretação da lei (artigos 9.º e 11.º do Código Civil), e não dos negócios jurídicos. E, sendo assim, na interpretação de cláusulas da contratação colectiva, como na interpretação da lei, o enunciado linguístico, ou seja, a sua letra, representa não só o *ponto de partida* da actividade do intérprete (se a interpretação não se deve cingir à letra da lei, é, no entanto, a *partir dos textos*

que se deve reconstituir o pensamento legislativo — n.º 1 do artigo 9.º), mas também exerce a função de um *limite*, na medida em que, nos termos do n.º 2 do mesmo artigo 9.º, não pode ser considerado como compreendido entre os sentidos possíveis da lei aquele pensamento legislativo «que não tenha na letra da lei [e, consequentemente, da convenção colectiva], um mínimo de correspondência verbal, ainda que imperfeitamente expresso».

Procedamos, pois, à interpretação das normas legais e convencionais em causa, como preliminar à comparação entre os regimes por umas e outras instituídos, visando o apuramento final da alegada maior desfavorabilidade para os trabalhadores que o regime convencional acarretaria.

3.2 — O Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, veio estabelecer o novo «regime jurídico da operação portuária, definindo as respectivas condições de acesso e de exercício» (artigo 1.º, n.º 1), consignando-se no respectivo preâmbulo que a revisão do anterior regime se impunha porque, atenta «a importância fundamental que os portos representam para o País, já que por eles transitam mais de 80% do nosso comércio externo», não era admissível, «no âmbito de uma economia aberta e fortemente concorrencial em que nos inserimos», «que as empresas e o País continuem a suportar as ineficiências e os sobrecustos portuários, que oneram as importações e limitam a capacidade competitiva das exportações nacionais», ao que acresce que «a dinâmica do processo de integração europeia e os desafios que, neste contexto, se colocam a Portugal impõem a criação das condições necessárias à modernização da indústria portuária, diminuindo os seus custos, e à existência de empresas correctamente dimensionadas e dotadas dos recursos humanos e materiais que lhes permitam enfrentar com sucesso as exigências do futuro». E, com este objectivo, assinala-se, mais à frente, no mesmo preâmbulo, que «delimita-se também o âmbito de actividade das empresas de estiva por forma que a sua intervenção se pautasse essencialmente pela obediência às necessidades reais do bom funcionamento dos portos».

É neste contexto que surge a norma do artigo 7.º deste diploma, do seguinte teor:

«1 — A prestação de serviços de movimentação de cargas manifestadas nas áreas portuárias de prestação de serviço público é realizada por empresas de estiva.

2 — Não estão abrangidas pelo disposto no número anterior:

- .....
- i) As operações de varredura e limpeza a bordo, bem como as de carga e descarga e arrumação de mercadorias em embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação;
- .....

3 — As operações a que se refere o número anterior podem ser realizadas sem intervenção de trabalhadores abrangidos pelo regime do trabalho portuário.»

Por sua vez, os n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do ACT para os portos dos Açores determinam:

«3 — Não haverá intervenção de trabalhadores portuários do efectivo dos portos, ou de outros abrangidos pelo respectivo ACT, nas operações a bordo e em terra

relacionadas com embarcações do tráfego local, a menos que a realização seja requerida às empresas de estiva.

4 — A intervenção nos termos da parte final do número anterior refere-se exclusivamente a situações pontuais em que sejam exigidos conhecimentos profissionais e recurso a equipamentos de que as tripulações de tráfego local, as embarcações e respectivos armadores não disponham.»

Ao longo dos autos, os autores, ora recorrentes, fundaram a nulidade destas cláusulas em três bases: i) onde a lei se limita a *permitir* a dispensa da intervenção dos trabalhadores portuários, o ACT *proíbe* essa intervenção; ii) enquanto a lei só permite a dispensa dessa intervenção nas operações a bordo das embarcações de tráfego local, o ACT alarga essa excepção a operações em terra; e iii) o ACT não limita — como faz a lei — o afastamento dos trabalhadores portuários aos casos em que as operações podem ser efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação.

A sentença da 1.ª instância, em rigor, assentou a anulação decretada das cláusulas convencionais apenas no primeiro daqueles fundamentos: proibição pelo ACT para os portos dos Açores de intervenção de trabalhadores portuários em actividades relativas às quais a lei não impunha, mas permitia, essa intervenção. Lê-se, com efeito, nessa decisão:

«[...] é a este conjunto de trabalhadores [que constituem o 'efectivo do porto'], precisamente, que é vedada a intervenção 'nas operações a bordo e em terra relacionadas com embarcações do tráfego local' (cláusula 2.ª, n.º 3, do ACT).

É esta, precisamente, actividade [artigo 7.º, n.º 2, alínea i), do Decreto-Lei n.º 298/93: 'operações de varredura e limpeza a bordo, bem como de carga e descarga e arrumação de mercadorias em embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação'] que o n.º 3 do mesmo artigo 7.º permite que seja realizada sem intervenção de trabalhadores abrangidos pelo regime de trabalho portuário.

Onde aqui temos uma permissão, ali, no ACT, temos uma proibição que acaba por transformar aquela permissão em imposição.

De acordo com o artigo 7.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 298/93, temos que os trabalhadores não abrangidos pelo regime de trabalho portuário: 1.º podem fazer aquele trabalho; 2.º não estão proibidos de fazer aquele trabalho; e 3.º não estão obrigados a fazer aquele trabalho.

E o mesmo se diga, exactamente, dos trabalhadores abrangidos pelo regime de trabalho portuário. Trata-se de uma permissão concorrente — tanto a uns como a outros permite-se a realização de determinado trabalho.

Já o que resulta da cláusula 2.ª, n.º 3, do ACT é coisa diferente: os trabalhadores abrangidos pelo regime de trabalho portuário: 1.º estão proibidos de fazer aquele trabalho; 2.º não podem (no sentido de que não lhes é permitido) fazer aquele trabalho; e 3.º estão obrigados a não fazer aquele trabalho.

E em consequência disto temos que os trabalhadores não abrangidos pelo regime de trabalho portuário: 1.º podem fazer aquele trabalho; 2.º estão obrigados a fazer aquele trabalho; e 3.º não lhes é permitido que não façam aquele trabalho.

A diferença entre o preceito legal e o preceito convencional parece-nos evidente da mesma forma que nos parece evidente a diferença entre uma permissão (as

operações podem ser realizadas por [...] e uma imposição (as operações só podem ser realizadas por [...]).

Por isto, não podemos deixar de concordar com os autores quando afirmam que a cláusula em questão do ACT corporiza um regime convencional que se mostra inequivocamente mais desfavorável aos trabalhadores portuários do que aquele que se encontra consagrado na lei.

Este regime é contrário à lei, seja por força do artigo 13.º da LCT seja por força do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), da LRC, que proíbe os instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho de 'incluir qualquer disposição que importe para os trabalhadores tratamento menos favorável do que o estabelecido por lei'.

A lei estabelece que os trabalhos nos portos devem ser feitos por trabalhadores portuários, salvo determinadas actividades (as indicadas no n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93), que podem ser exercidas por trabalhadores não portuários. A regra é que este tipo de trabalho deve ser feito por determinado tipo de trabalhadores. Não pode, portanto, uma convenção colectiva ou um acordo colectivo de trabalho retirar aos trabalhadores portuários a possibilidade de realizarem aqueles trabalhos — e é isso, como se viu, que faz a cláusula 2.ª em questão.

O n.º 4 dessa cláusula decorre directamente do conteúdo do seu n.º 3. Se este dispositivo é ilegal, aquele também o será irremediavelmente.»

Diversamente, o *acórdão recorrido* não só julgou improcedente o fundamento de anulação das cláusulas em que assentou a sentença da 1.ª instância como considerou igualmente claudicantes os restantes dois fundamentos invocados pelos autores. Para tanto, após recordar a regra do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, que reserva às empresas de estiva a prestação de serviços de movimentação de cargas nas áreas portuárias, desenvolveu a seguinte argumentação:

«Mas logo a seguir, no n.º 2 da mesma disposição legal, o legislador, tendo em vista a diminuição de custos e atendendo apenas às necessidades reais do bom funcionamento dos portos, a que se alude no preâmbulo do diploma, excluiu da realização por empresas de estiva várias operações, entre elas as constantes da sua alínea i), como sejam as de 'varredura e limpeza a bordo, bem como de carga e descarga e arrumação de mercadorias em embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação'. Esta limitação à intervenção das empresas de estiva na prestação de serviços de movimentação de cargas nas áreas portuárias (não falando nas operações de varredura e limpeza e de arrumação de mercadorias) só pode ter um significado: as operações de carga e descarga, nas áreas portuárias, no que respeita a embarcações de tráfego local, podem sempre, e sem excepção, ser efectuadas com recurso aos meios próprios das respectivas embarcações, desde que, naturalmente, possuam meios técnicos e humanos para o efeito. O elemento gramatical da norma e o fim visado pela lei (diminuição de custos e obediência à intervenção das empresas de estiva apenas perante necessidades reais do bom funcionamento dos portos) não permitem outra interpretação. Naturalmente, se as embarcações de tráfego local têm meios humanos e técnicos para assegurarem a carga e descarga destas pequenas e médias embarcações, nas áreas portuárias não se compreendia a intervenção das empresas de estiva naquelas operações, o que só iria,

desnecessariamente, onerar os custos dos produtos transportados.

A reforçar esta nossa interpretação está, de forma a não deixar dúvidas, a redacção do n.º 3 da mesma disposição legal, que expressamente contempla: 'As operações a que se refere o número anterior [onde está, naturalmente, incluída aquela alínea i)] podem ser realizadas sem intervenção de trabalhadores abrangidos pelo regime do trabalho portuário', ou seja, sem recurso a empresas de estiva ou de trabalhadores portuários.

E diga-se desde já que a interpretação que a recorrida faz da norma legal, no sentido de que 'apenas as operações a bordo das embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação, se encontram ou podem considerar-se excluídas da intervenção dos trabalhadores portuários', é uma interpretação que não tem na letra da lei um mínimo de correspondência verbal, como o impunha o n.º 2 do artigo 9.º do Código Civil, sendo certo, também, que a intenção do legislador aponta em sentido diverso, como se deixou demonstrado. Na verdade, a expressão 'carga e descarga de mercadorias', utilizada no n.º 2 daquele artigo 7.º, é uma excepção à prestação de serviços de movimentação de cargas manifestadas nas áreas portuárias directamente previstas no n.º 1 do mesmo artigo. Ora, as operações a bordo não fazem seguramente parte da movimentação de cargas nas áreas portuárias e, como tal, as cargas e descargas em embarcações de tráfego local referidas na alínea i) do n.º 2 daquele artigo 7.º, como excepção que é ao regime estabelecido no n.º 1 do mesmo artigo, não podem naturalmente referir-se às operações de carga e descarga a bordo das embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação, mas sim à própria movimentação de cargas nas áreas portuárias. A interpretação dada pela recorrida com auxílio da lei de autorização legislativa aprovada pela Lei n.º 1/93, de 6 de Janeiro, deixa de ter força suficiente para poder vingar em termos interpretativos. É que, na fixação do sentido e alcance da lei, o intérprete, para além de não poder considerar o pensamento legislativo que não tenha na letra da lei um mínimo de correspondência (n.º 2 do artigo 9.º do Código Civil), é de presumir que o legislador consagrou a solução mais acertada e soube exprimir o seu pensamento em termos adequados (n.º 3 da mesma disposição legal).

Aqui chegados, vejamos então se, perante a interpretação que demos à norma legal em questão, os n.ºs 3 e 4 da dita cláusula 2.ª do ACT aplicável e atrás já transcritos têm em si, subjacente, um regime convencional que se mostre mais desfavorável aos trabalhadores portuários do que o regime que se encontra consagrado naquele n.º 2, alínea i), e no n.º 3, ambos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto.

Da simples leitura daqueles n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do ACT não encontramos substanciais diferenças de regulamentação entre o regime legal e o regime convencional.

Neste estipulou-se o seguinte:

3 — Não haverá intervenção de trabalhadores portuários do efectivo dos portos, ou de outros abrangidos pelo respectivo ACT, nas operações a bordo e em terra relacionadas com embarcações do tráfego local, a menos que a realização seja requerida às empresas de estiva.

4 — A intervenção nos termos da parte final do número anterior refere-se exclusivamente a situações pontuais em que sejam exigidos conhecimentos profis-

sionais e recurso a equipamentos de que as tripulações de tráfego local, as embarcações e respectivos armadores não disponham.»

No nosso entendimento, este regime convencional, face à interpretação que demos à norma legal, não se mostra mais desfavorável aos trabalhadores portuários do que o estabelecido pela lei. Trata-se apenas de regulamentar e tornar mais claro o que já era permitido por lei.

Na verdade, quando se diz no n.º 3 da cláusula 2.ª do ACT que os trabalhadores portuários do efectivo dos portos não intervêm nas operações de terra relacionadas com embarcações do tráfego local, a menos que a realização seja requerida às empresas de estiva, está a prever-se a situação, a que alude a lei, de as embarcações de tráfego local não possuírem meios próprios (humanos e mecânicos) para determinado tipo de cargas e descargas e necessitarem dos trabalhadores portuários para realizarem estes trabalhos.

No n.º 4 da mesma cláusula, quando nela se alude exclusivamente a situações pontuais, no que se refere à intervenção dos trabalhadores portuários, em casos em que se exijam conhecimentos especiais e recurso a equipamentos de que as tripulações de tráfego local, as embarcações e respectivos armadores não disponham, não está mais do que a concretizar-se, em pormenor, os casos em que devem intervir aqueles mesmos trabalhadores portuários, e já não as tripulações de tráfego local, como o previa também a lei.

Em suma, e para concluir, os n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do ACT aplicável não estão de forma alguma em conflito com a lei, concretamente com o n.º 2, alínea *i*), e o n.º 3, ambos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, segundo a interpretação que fizemos deste normativo, não advindo daquele regime convencional, para os trabalhadores portuários, qualquer regime mais desfavorável do que aquele que se encontra consagrado e é permitido por lei. É que, se é verdade que o regime legal do n.º 2, alínea *i*), e do n.º 3, ambos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, não proíbe a intervenção dos trabalhadores portuários nas operações a que se refere aquela alínea *i*) também é verdade que permite que as mesmas operações possam não ser efectuadas por eles, no caso de poderem ser realizadas com recurso aos meios próprios da embarcação. Por isso é que a regulamentação colectiva, não indo contra qualquer norma imperativa ou qualquer proibição absoluta, podia, como o fez, precisar as circunstâncias, pela negativa, em que os trabalhadores portuários deixariam de poder realizar aquelas operações, desde que não fossem ultrapassados, como não foram, os limites impostos pela lei.»

3.3 — Pode, desde já, adiantar-se que a tese acolhida no acórdão recorrido merece confirmação, sendo improcedentes os argumentos contra ela aduzidos pelos recorrentes.

Na verdade, cumpre salientar que resulta do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93 a regra de que a prestação de serviços de movimentação de cargas nas áreas portuárias incumbe às *empresas de estiva*, integradas por trabalhadores portuários, o que se conjuga com o disposto no artigo 3.º e com a definição de «empresas de estiva», constante da alínea *g*) do artigo 2.º, como «as pessoas colectivas licenciadas para o exercício da actividade de movimentação de cargas

na zona portuária». Assim, quando o n.º 3 do artigo 7.º dispõe que as operações referidas no n.º 2 — isto é, as operações não abrangidas pela regra do n.º 1 e que, por isso, não têm de ser realizadas por empresas de estiva — podem ser realizadas sem intervenção de trabalhadores abrangidos pelo regime do trabalho portuário», vem apenas clarificar que essas operações, para além de poderem ser realizadas por entidades diversas das «empresas de estiva», nem sequer têm de ser efectuadas por «trabalhadores portuários».

Por outro lado, não é de sufragar a tese dos autores, ora recorrentes, de que a alínea *i*) do n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93 apenas permite a dispensa da intervenção das empresas de estiva nas operações de carga e descarga e arrumação de mercadorias quando feitas a bordo das embarcações de tráfego local, mas já não permite a dispensa dessas operações que decorram *em terra*. Para além de a expressão «a bordo», constante dessa alínea, respeitar exclusivamente às «operações de varredura e limpeza», é patente o carácter artificioso da segmentação das operações de carga e descarga e arrumação de mercadorias efectuadas com recurso aos meios próprios das embarcações de tráfego local, separando a actividade desenvolvida a bordo da actividade desenvolvida em terra. Esta segmentação não encontra na letra da lei qualquer suporte e mostra-se — como bem evidenciou o acórdão recorrido — incompatível com o propósito, proclamado no preâmbulo do diploma de «delimita(r) [...] o âmbito de actividade das empresas de estiva por forma que a sua intervenção se pautasse essencialmente pela obediência às necessidades reais do bom funcionamento dos portos», assim eliminando «sobrecustos portuários» que limitam a capacidade competitiva das empresas nacionais.

Feita esta interpretação dos preceitos legais invocados, cumpre agora determinar o sentido das regras convencionais impugnadas. Ora, apesar de a expressão inicial do n.º 3 da cláusula 2.ª («Não haverá intervenção [...]») ser susceptível de insinuar uma ideia de proibição, resulta da parte final desse número que não se trata de uma proibição absoluta, pois aí expressamente se consente que a realização das operações em causa «seja requerida às empresas de estiva». Depois, o subsequente n.º 4 especifica as situações em que essa intervenção das empresas de estiva é consentida: «situações pontuais em que sejam exigidos conhecimentos profissionais e recurso a equipamentos de que as tripulações de tráfego local, as embarcações e respectivos armadores não disponham».

Conclui-se, assim, que, contrariamente ao decidido na 1.ª instância e ao sustentado pelos recorrentes, as cláusulas convencionais impugnadas não vieram proibir em termos absolutos o que as normas legais aplicáveis permitiam: elas limitaram-se a clarificar e especificar os casos em que esta permissão poderia ocorrer. Soçobra, pois, o primeiro fundamento da peticionada anulação.

Depois, como se viu, a alínea *i*) do n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93 não limita às realizadas a bordo as operações de carga e descarga e arrumação de mercadorias relativamente às quais é dispensada a intervenção das empresas de estiva, pelo que não existe violação dessa norma legal por parte do n.º 3 da aludida cláusula 2.ª, quando se refere a operações a bordo e *em terra*.

Finalmente, também não existe incompatibilidade inultrapassável entre aquela alínea *i*), na parte em que

refere que as operações relativamente às quais é dispensada a intervenção das empresas de estiva são as «efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação», e as normas convencionais impugnadas, pois o n.º 4 da cláusula 2.ª do ACT para os portos dos Açores justamente aponta as situações em que seja exigido o recurso a equipamentos de que as embarcações de tráfego local não disponham como uma daquelas em que se justifica que seja requerida às empresas de estiva a realização das operações mencionadas no precedente n.º 3.

Conclui-se, assim, como no acórdão recorrido, que as cláusulas convencionais impugnadas, correctamente interpretadas, não violam o disposto na alínea i) do n.º 2 e no n.º 3 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93.

#### 4 — Decisão

Em face do exposto, acordam em negar provimento ao presente recurso, confirmando-se o acórdão recorrido e assentando-se em que:

«O disposto nos n.ºs 3 e 4 da cláusula 2.ª do acordo colectivo de trabalho celebrado entre o Sindicato dos Trabalhadores Portuários da Ilha Terceira, o SINPCOA — Sindicato dos Trabalhadores Portuários dos Grupos Central e Ocidental dos Açores e o Sindicato dos Estivadores e Ofícios Correlativos do ex-Distrito de Ponta Delgada, por um lado, e a OPERTERCEIRA — Sociedade de Operações Portuárias de Praia da Vitória, L.ª, a OPERTRI — Sociedade de Operações Portuárias, L.ª, e a OPERPDL — Sociedade de

Operações Portuárias de Ponta Delgada, L.ª, por outro, em 30 de Novembro de 1995, publicado no *Jornal Oficial* da Região Autónoma dos Açores, IV série, n.º 3, de 21 de Março de 1996 — que afasta a intervenção dos trabalhadores portuários nas operações a bordo e em terra relacionadas com embarcações do tráfego local, excepto se forem exigidos conhecimentos profissionais e recurso a equipamentos de que as tripulações de tráfego local, as embarcações e respectivos armadores não disponham, situações em que pode ser requerida às empresas de estiva a realização daquelas operações —, não viola o disposto na alínea i) do n.º 2 e no n.º 3 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto — que dispensam a intervenção das empresas de estiva nas operações de varredura e limpeza a bordo e nas de carga e descarga e arrumação de mercadorias em embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação, e permitem que essas operações sejam realizadas sem intervenção de trabalhadores abrangidos pelo regime do trabalho portuário.»

Custas pelos recorrentes.

Cumpra-se oportunamente o disposto no artigo 180.º do Código de Processo do Trabalho aprovado pelo Decreto-Lei n.º 272-A/81, de 30 de Setembro.

Lisboa, 10 de Maio de 2001. — *Mário José de Araújo Torres — António Manuel Pereira — José António Mesquita — Victor Manuel de Almeida Devesa — José Manuel Martins d'Azambuja Fonseca — João Alfredo Diniz Nunes — Alípio Duarte Calheiros.*



## DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

### AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTES NÚMEROS (IVA INCLUÍDO 5%)

80\$00 — € 0,40



*Diário da República Electrónico*: Endereço Internet: <http://www.dr.incm.pt>  
Correio electrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt) • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 57 50



### IMPRESA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

#### LOCAIS DE INSCRIÇÃO DE NOVOS ASSINANTES, VENDA DE PUBLICAÇÕES, IMPRESSOS E ESPÉCIMES NUMISMÁTICOS

- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa  
Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 50 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa  
Telef. 21 353 03 99 Fax 21 353 02 94 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa  
Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa  
Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra  
Telef. 23 982 69 02 Fax 23 983 26 30
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto  
Telef. 22 205 92 06/22 205 91 66 Fax 22 200 85 79
- Avenida do Engenheiro Duarte Pacheco — 1070-103 Lisboa  
(Centro Comercial das Amoreiras, loja 2112)  
Telef. 21 387 71 07 Fax 21 353 02 94
- Avenida Lusíada — 1500-392 Lisboa  
(Centro Colombo, loja 0.503)  
Telef. 21 711 11 19/23/24 Fax 21 711 11 21 Metro — C. Militar
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa  
Telef. 21 324 04 07/08 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa  
Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto  
Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29