

Decisão Arbitral em processo de arbitragem voluntária de diferendo interpretativo sobre a aplicação da cláusula 8.ª, anexo RRRGS do AE entre a SATA AIR AÇORES - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, SA e o SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil - Solicitação de cópia de sentença judicial proferida no processo n.º 408/12.9TTPRT, da 1.ª Secção do Trabalho, Instância Central da Comarca do Porto.

I - Relatório

A SATA AIR AÇORES - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, SA e o SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil decidiram submeter a arbitragem voluntária a apreciação de diferendo interpretativo que mantêm sobre a aplicação da cláusula 8.ª do RRRGS (Regulamento de Remunerações, Reformas e Garantias Sociais) do Acordo de Empresa vigente (CCT n.º 39/2010, publicado no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 196, de 12 de outubro de 2010) no tocante a cinco pilotos, trabalhadores da SATA e representados por este Sindicato.

As partes por documento de 30 de outubro de 2014 regulamentaram Convenção de Arbitragem estabelecendo que no omissis seria aplicável o regime previsto nos Capítulos III e V do Decreto-Lei n.º 259/2009, de 25 de setembro (Arbitragem obrigatória e arbitragem necessária).

Dispõe a citada cláusula 8.ª do RRRGS, sobre a epígrafe “ Vencimento de senioridades”:

“1 - O vencimento de senioridade é o resultado do produto do valor inscrito em tabela em cada momento aplicável pelo número de anos de antiguidade de companhia.

2 - O vencimento da senioridade será calculado, para os Pilotos a admitir, com base na antiguidade de serviço na profissão, mantendo-se o direito à senioridade vencida em qualquer outra anterior profissão ou função, com o valor correspondentemente atualizado.”

Por, em plena vigência do AE ter entrado em vigor:

i. A Lei n.º 65-A/2010, de 31 de dezembro (LOE2011) contemplando disposições redutoras de valorizações salariais, relativas a trabalhadores do sector público, mas, objeto de regime de exceção acordado entre as partes, justificado pela natureza empresarial da SATA e sector de atividade, autorizado pela tutela;

ii. A Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro (LOE2012) contemplando disposições restritivas de valorizações salariais, relativas a trabalhadores do sector público, mas objeto de regime de adaptação acordado entre as partes, justificado pela natureza empresarial da SATA e sector de atividade, autorizado pela tutela;

iii. A Lei n.º 68-B/2012, de 31 de dezembro (LOE2013), contemplando disposições redutoras de valorizações salariais, relativas a trabalhadores do sector público, mas, objeto de Memorando de Entendimento entre a SATA e a Plataforma de Sindicatos, com conhecimento da tutela;

iv. A Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro (LOE2014), contemplando disposições restritivas de valorização salarial, relativas a trabalhadores do sector público, objeto de Compromisso entre a SATA e a Plataforma de Sindicatos, com conhecimento da tutela.

Entende o SPAC que, a cinco trabalhadores, seus representados, admitidos em 1 de julho de 2009, e a que foi atribuída a categoria de “Piloto Estagiário” - por a antiguidade na companhia dever ser considerada a partir da data da admissão e por o vencimento de senioridade ser o resultado do produto do valor inscrito em tabela em cada momento aplicável pelo número de anos de antiguidade na companhia e por tais pilotos no ano de

2010, terem perfeito um ano de companhia - é devido, nos termos da cláusula 8.^a do RRRGS, já citada, o pagamento pela SATA, já se vê, o valor de uma senioridade nesse ano de 2010 adquirida.

Que não obsta a tal pretensão, por um lado, o facto de não existir um valor de senioridade inscrito na tabela para a categoria de Piloto Estagiário, posto que em 2012, em julho, quando perfizeram três anos de companhia passaram para a categoria de 1.^o Oficial Piloto, por força do disposto na cláusula 21.^a daquele Regulamento Salarial e para esta categoria exista previsto um valor inscrito para apurar a senioridade, e, em condições normais tais pilotos passariam a ser remunerados com um acréscimo de três senioridades vencidas, e doutra via, o facto de as LOE de 2011 e de 2012, se suspenderam o pagamento das senioridades, então pelo menos, tais pilotos têm direito à senioridade “adquirida” em 2010, a qual está efetivamente vencida e não foi objeto da suspensão resultante de tais leis.

Mais invoca que todos os pilotos da SATA recebem a senioridade adquirida em 2010 (até mesmo Piloto Estagiário admitido em julho de 2008, cujo contrato e recibo de vencimento foi junto, a comprovar a percepção de anuidades - Docs de fls 99 a 104-A) à exceção dos cinco pilotos em causa e que as senioridades adquiridas nos anos de 2011 a 2014 por todos os pilotos, sem exceção, se encontram suspensas por força das LOE respetivas.

De seu turno a SATA, invocando integrar o sector público empresarial da Região Autónoma dos Açores, está-lhe vedada por força das LOE para 2011, 2012, 2013 e 2014, a prática de quaisquer atos que consubstanciem valorizações remuneratórias aos seus trabalhadores posto que as disposições legais nestas inseridas têm carácter injuntivo e prevalecem sobre quaisquer outras normas legais e ou convencionais, ainda que especiais e ou excepcionais, pelo que decorrendo as valorizações remuneratórias exclusivamente do decurso do tempo e não contando este, por força, exemplificativamente do disposto no n.^o 9 do artigo 24.^o da LOE/2011 e com correspondência no n.^o 5 do artigo 20.^o da LOE/2012, n.^o 12 do artigo 35.^o da LOE/2013 e n.^o 15 do artigo 39.^o da LOE/2014, para efeitos de mudança de posição remuneratória, pelo que entende não ser devida aos pilotos em causa a senioridade reportada ao ano de 2010.

Recalca a sua tese ainda, com o recurso aos acordos celebrados com o SPAC em 2011, com o compromisso entre as partes de 2012, com o Memorando de Entendimento de 2013 e compromisso entre a SATA e a Plataforma de Sindicatos de 2014, segundo os quais, as partes salvaguardando regimes de exceção ao cumprimento das LOE,s referidas, mercê dos quais, a par de não atualização das tabelas salariais e doutras prestações de natureza pecuniária, salvaguardaram expressamente o não vencimento de “novas senioridades”.

Constituído o tribunal e convocadas as partes vieram ambas aduzir nos termos do disposto no artigo 18.^o do Decreto-Lei n.^o 259/2009, de 25 de setembro, a mesma argumentação, pormenorizando pontualmente aspetos concretos das respetivas teses e juntando documentos, por banda do SPAC recibos de vencimento de Oficiais Piloto, essencialmente, e por parte da SATA cópias do Acordo, Compromissos e Memorando de Entendimento celebrados inter-partes consubstanciando planos de adaptação das LOE em causa, apresentando ainda aquele uma testemunha, cuja audição foi preterida pelo tribunal na convicção de que nada viria a acrescentar à percebida e alcançada argumentação fáctica criteriosa e claramente apresentada pelas partes em conflito.

Ouidas as partes e discutida a causa é a seguinte a matéria de facto que este tribunal arbitral considera provada e com relevância para decisão:

1. Ingressaram no quadro de pessoal da SATA AIR AÇORES- Sociedade Açoreana de Transportes Aéreos, SA, em 1 de julho de 2009, cinco trabalhadores, aos quais foi atribuída a categoria profissional de “Piloto Estagiário”. ¹

2. Às relações de trabalho estabelecidas entre a SATA AIR AÇORES e os seus trabalhadores, pilotos, enquanto ao seu serviço na Região Autónoma dos Açores, é aplicável o Acordo de Empresa consubstanciado na Convenção Coletiva de Trabalho n.^o

39/2010, publicada no *Jornal Oficial* da Região Autónoma dos Açores, II Série n.º 196, de 12 de outubro de 2010, celebrado entre aquela e o SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil;

3. Os Pilotos Estagiários evoluem para a categoria de oficial piloto ao completarem, com proficiência, três anos de serviço efetivo na Companhia ou quando atinjam 1300 horas de voo.

4. Os pilotos estagiários referidos em 1, quando completaram 3 anos de antiguidade foram promovidos à categoria de 1.º Oficial Piloto, categoria que detêm desde 1 de julho de 2012:

5. SATA AIR AÇORES, SA nunca pagou o vencimento de senioridade aos trabalhadores referidos em 1 e não pagou aos demais trabalhadores as senioridades vencidas em 2011 a 2014.

6. Nos recibos de vencimento processados pela SATA AIR AÇORES consta discriminada sempre a rubrica anuidade, que conceptualmente é o mesmo que, senioridade, e ou diuturnidade, ou seja, prestação de natureza retributiva a que o trabalhador tenha direito em função e com fundamento na sua antiguidade na empresa, sendo que, no caso em apreço, ou seja nos recibos para Piloto Estagiário à anuidade ou anuidades não corresponde qualquer valor.

7. Não existe valor algum inscrito na tabela salarial vigente para efeitos de determinação do valor de senioridade para a categoria de Piloto Estagiário;

8. Em termos práticos, mercê da factualidade inserta em 3, 4 e 7 anteriores, e na interpretação construtiva do AE em vigor, os Pilotos Estagiários, ocorrida a promoção a oficial piloto, começam a receber as anuidades em função da sua antiguidade na Companhia ² (que podem ser em número variável).

A questão decidenda é a de saber e julgar se, aos Pilotos Estagiários admitidos em 1 de julho de 2009, deverá a SATA AIR AÇORES pagar a anuidade que teriam adquirido em 1 de julho de 2010, posto que as LOE restritivas e redutoras de valorizações salariais só podem ter eficácia futura, e os acordos de compromisso celebrados entre as partes apenas dispuseram no sentido de limitar as valorizações salariais decorrentes de novas anuidades, ou seja, as que tivessem de vencer-se em 2011, 2012, 2013 e 2014.

O QUADRO LEGAL

Integra o AE referido em 2 da FA (Factualidade Assente), o chamado RRRGS (Regulamento de Remunerações, Reformas e Garantias Salariais) no qual se estabelece:

i. A remuneração de base é composta por vencimento de base, vencimento de exercício e vencimento de senioridade (Cláusula 2.ª, n.º 3 do RRRGS);

ii. A remuneração de base mensal é constituída pelo vencimento base, pelo vencimento de exercício e pelo vencimento de senioridade, calculados conforme tabela em vigor. (Ut cláusula 4.ª do RRRGS).

iii. O vencimento de senioridade é o resultado do produto do valor inscrito na tabela em cada momento aplicável pelo número de anos de antiguidade de companhia (Cláusula 8.ª, n.º 1 do RRRGS).

A LOE para 2011, Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, com natureza expressamente imperativa (ut n.º 16 do artigo 24.º) veda às empresas, que integram o sector público empresarial, no decurso do ano de 2011, a prática de quaisquer atos que consubstanciem (com larga abrangência) valorizações remuneratórias do pessoal ao seu serviço (n.º 1 do artigo 24.º); Vai mais longe mesmo ao determinar que alterações de posicionamento remuneratório, progressões e promoções que venham a ocorrer após a sua vigência não poderão produzir efeitos em data anterior.

A Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, que aprova o OE para o ano de 2012, veda igualmente a prática de quaisquer atos que impliquem valorizações remuneratórias no que para o caso importa, trabalhadores das empresas que integram o sector público empresarial regional, indo mais longe, ao considerar que mesmo o tempo de serviço prestado durante a vigência do artigo 24.º da LOE/2011, não conta para efeitos de promoção e progressão em carreira, bem como para efeitos de mudanças de posição remuneratória ou categoria, nos casos em que estas apenas dependam do decurso de determinado período de prestação de serviço legalmente estabelecido para o efeito (artigo 20.º, n.º 5), abrindo contudo a exceção (n.º 9 do mesmo artigo) não aplicando o ali disposto para efeitos de conclusão de estágio quando legalmente exigível para o ingresso na carreira.

Na mesma esteira restritiva das anteriores, também as Leis de OE para 2013 e para 2014, aprovaram igual tipo de restrições relativas à prática de atos que consubstanciassem valorizações remuneratórias, cominando também que, o tempo de serviço prestado em 2013 (artigo 35.º, n.º 12 da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro) e o tempo de serviço prestado em 2014 (artigo 39.º, n.º 15, da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro) não conta para efeitos de mudança de posição remuneratória nos casos em que isso resulte automaticamente pelo decurso do tempo.

Dir-se-ia que por força das LOE,s citadas e no que toca ao automatismo de valorização remuneratória em função do decurso temporal perpassou uma qualquer “bula inter gravíssimas”. Por esta, Gregório XIII na adaptação do calendário Juliano, então vigente, à noite de 4 de outubro de 1582 (quinta feira) determinou se seguisse o dia de sexta-feira, 15 de outubro do mesmo ano, pura e simplesmente varrendo 10 dias à história e ao tempo. Dir-se-á que as Leis de Orçamento de Estado de 2011 a 2014 fizeram o mesmo ao tempo de serviço, à antiguidade, precisa-se, dos trabalhadores das empresas do sector público empresarial do Estado, no tocante a valorizações salariais automatizadas que pelo decurso daquele se afirmam.

É um facto que as partes do processo, em louvável esforço de concertação social, estabeleceram planos compromissórios no sentido da adaptação das restrições salariais contidas nas leis orçamentais, justificados na natureza específica da atividade desenvolvida e atuante num mercado globalizado e fortemente concorrencial. Contudo, no que tange à concreta questão em análise, quaisquer dos recursos adotados e firmados, Acordo de abril de 2011 entre SATA e SPAC (Docs. 1 e 2 da SATA de fls. 34 a 47 dos autos), Compromisso de cumprimento pela SATA do “Plano de adaptação TAP” (Docs 3 a 7 de fls 48 a 64 dos autos), o “Memorando de Entendimento” de abril de 2013 (Docs. 8 e 9 de fls 65 a 71) e o Compromisso sobre os termos de aplicação da LOE/2014 celebrado entre a SATA e a Plataforma de Sindicatos Sata, (Doc. 10 de fls 72 a 75 dos autos) estabeleceram que (e concertaram-se no sentido de que (...)) para o ano de vigência de cada uma das leis, a “ não atualização das tabelas salariais e de outras prestações de natureza pecuniária e o não vencimento de novas senioridades/diuturnidades”.

A senioridade, conceptualmente o mesmo do que anuidade, ou diuturnidade, é uma prestação de natureza retributiva a que o trabalhador tem direito com fundamento na sua antiguidade. Essa antiguidade deverá entender-se como tempo de trabalho prestado à empresa, independentemente de ser prestado numa ou noutra categoria profissional, e por isso, de natureza e carácter diferente da que poderá designar-se antiguidade de serviço, realidades distintas no sector de atividade em causa e que de resto, têm previsão igualmente distinta na regulamentação coletiva de trabalho aplicável e vigente. Com efeito a cláusula 3.ª do RAAAC (Regulamento de Admissões, Antiguidades, Acessos e Categorias) do AE vigente, em matéria de antiguidade de pilotos, estabelece a distinção entre: antiguidade de companhia, considerada a partir da data da celebração do contrato de trabalho (cláusula 3.ª, n.º 1, a), e n.º 2 daquele RAAAC; e, antiguidade de serviço a que é considerada, regra geral, a partir da data da largada conjunta - primeira largada individual em linha de um Piloto proveniente de um curso de qualificação e que é extensível a todos os pilotos do mesmo curso (Ut cláusula 3.ª, n.º 1, b), e n.º 3 do RAAAC).

A senioridade que, no caso, o SPAC reivindica ser devida aos cinco Pilotos Estagiários é a respeitante à antiguidade de companhia. Da sua ótica, tendo aqueles Pilotos Estagiários sido promovidos a Oficial Piloto em julho de 2012, não ocorrendo restrições algumas relativamente à antiguidade adquirida em 2010 (data em que perfizeram o tempo indispensável a ter direito a uma senioridade) não há razão e nem base legal para a Empresa se furtar a tal pagamento. Entender o contrário, sustenta, é fazer retroagir os efeitos restritivos e redutores das Leis de Orçamento em causa, a período em que não se faziam sentir os efeitos da respetiva vigência.

Contudo, e salvo melhor opinião, não nos parece, unanimemente, que lhe assista razão.

Antes de mais não devem confundir-se os conceitos de aquisição de direito com o vencimento e exigência de tal direito. Efetivamente, os Pilotos Estagiários, em causa, como qualquer outro trabalhador, abrangido por regime convencional que preveja o pagamento de diuturnidades, na asserção jus-laboral que tem o conceito, adquire o direito a diuturnidades logo que celebra o contrato de trabalho. Regra coletivamente convencionada, e aplicável, que o estabeleça, íntegra desde logo, *ab initio*, o contrato individual de trabalho.

Questão diferente é a que se prende com o vencimento e correspondente exigência de tal direito. Com efeito ocorre o vencimento do direito apenas e logo que ocorram todos os pressupostos/requisitos da respetiva verificação. O decurso do tempo indispensável à concretização e integração do próprio direito à diuturnidade e por outro lado a definição da que poderia designar-se a sua substância, o quantum, devido em contrapartida de tal direito, que como se viu depende em concreto de um outro pressuposto, qual seja, a passagem a piloto oficial.

No caso concreto dos autos, é um facto que em 12 de julho de 2010, aprioristicamente, posto que faltas ao trabalho existam, as injustificadas, cominadas com perda de antiguidade, os Pilotos Estagiários perfizeram um ano de companhia. Contudo, tal não significa que tenham vencido o direito a receber a senioridade, desde logo, posto que a mesma não fosse, ao tempo, e nem o poderá ser agora, exigível. E repare-se que as partes em litígio, cada uma a seu modo, acaba por reconhecer que no vencimento do mês de julho de 2010, não devia estar processada qualquer anuidade nos recibos de vencimento dos trabalhadores em causa. O SPAC reconhece-o na circunstância de inexistir um valor inscrito em tabela salarial para a categoria de Piloto Estagiário em função do qual pudesse apurar-se o produto desse valor pelo número de anuidades. A SATA considera-o com base em tal argumento e na alegação de que Pilotos Estagiários em momento algum do tempo de companhia que possuem adquiriram o pressuposto de vencimento da senioridade, posto que isso lhes estivesse vedado pelas Leis de Orçamento de Estado e acordado nos acordos e compromissos de adaptação.

Não significa isto que, contrariamente ao que pretende a SATA, o período de antiguidade decorrido entre 1 de julho de 2009 e 01 de janeiro de 2011, não assuma qualquer relevância para efeitos de vencimento do direito a perceber senioridades. Na realidade é seguro afirmar que as LOE de 2011 a 2014, no extremo, “congelaram” o tempo decorrido para efeitos de valorizações salariais que tivessem de ocorrer em tais anos, por mero decurso do tempo, porém não tiveram e nem têm idêntico efeito no tocante ao tempo decorrido anteriormente a 31 de dezembro de 2010, porque, dizemos nós, não têm tal alcance e tivessem-no e não teriam passado no filtro da constitucionalidade.

Todavia nem por isso, considerámos, que seja devida a senioridade que vem sendo reclamada pelo SPAC, pela razão simples de que, legalmente pelas leis orçamentais referidas e convencionalmente as partes decidiram que não ocorria a partir da vigência da LOE/2011 o vencimento de novas senioridades. Tais leis e acordos compromissórios, atenta a sua finalidade restritiva e redutora de componentes salariais, nos estritos limites por eles definidos, deverão ser interpretadas no sentido de que se suspendeu o vencimento de direitos futuros implicativos de valorizações salariais. Foi isso que a lei quis e foi isso que as partes acordaram. Não tem sentido decidir de forma diferente.

Dito por outras palavras, considera o Tribunal que inexistindo em legislação injuntiva futura, medidas de restrição e de redução idênticas às plasmadas nas LOE que se vêm invocando, aos Pilotos Estagiários, agora Oficiais Piloto, será devida, no imediato, o valor das senioridades vencidas, em função do tempo de antiguidade na empresa relevante para a sua determinação (não contará o tempo de antiguidade acobertado pelas LOE), até lá não é devida senioridade alguma, conquanto o seu vencimento se encontre suspenso. Assim, percebe-se que apenas está suspenso o direito ao vencimento de senioridades, que, não fôra a proibição de valorização salarial, os Pilotos Estagiários venceriam no momento em que ascenderam à categoria de Oficial Piloto.

Concluindo-se, pois, que:

Dependendo, a concretização, realização, o vencimento e exigibilidade do direito de senioridades dos Pilotos Estagiários, da ascensão destes à categoria de Oficial Piloto, o facto de tais pilotos terem sido admitidos em 1 de julho de 2009, momento em que adquiriram aquele direito, e a senioridade ser devida pelo decurso de um ano de antiguidade na Companhia, não se bastam, para lhes ser devido pela Entidade Empregadora a senioridade reportada ao período de corrido entre 1 de julho de 2009 e 30 de junho de 2010. Dependendo a concretização, o quantum e a própria exigibilidade da senioridade devida, da progressão para a categoria de Oficial Piloto, dadas as medidas redutoras de valorização salarial determinadas pelas LOE de 2011 a 2014 e que implicaram a suspensão de vencimento de novas senioridades, o direito ao vencimento das anuidades pelo tempo de companhia, encontra-se suspenso para todos os trabalhadores de empresas que integram o sector público empresarial da Região Autónoma dos Açores, ainda que aquela progressão na carreira se tenha verificado no tempo devido, não significando isto que todo o tempo decorrido anteriormente não releve para efeitos de anuidades, já que, deixando de existir a suspensão do vencimento, automaticamente atua o direito que se tem de origem por adquirido.³

Assim, decide-se por unanimidade que:

Mercê das regras restritivas de atualizações salariais decorrentes das LOE's de 2011 a 2014, e da concertação das partes no tocante ao vencimento de senioridades previstas em regulamentação coletiva que, os cinco pilotos estagiários admitidos pela SATA em julho de 2009, não venceram o direito à(s) senioridade(s) pela antiguidade de serviço correspondente ao tempo decorrido anteriormente à vigência daquelas.

Registe-se e notifique.

Ponta Delgada, 30 de janeiro de 2015.

O Tribunal Arbitral, *José Carlos Faria da Câmara, Teresa Paula Franco Cabral e João Chaves de Faria e Castro.*

Depositado na Direção Regional do Emprego e Qualificação Profissional - Direção de Serviços do Trabalho, em 7 de outubro de 2015, com o n.º 14, nos termos do n.º 2 do artigo 505.º do Código do Trabalho.

¹ Para que conste na AE em causa a categoria profissional de Piloto Estagiário, não tem conteúdo profissional definido, mas apenas previsão para efeitos salariais, constando de Deliberação de Comissão Paritária publicada no JO, II Série, n.º 186, de 25/09/2012, integração de lacuna à cláusula 21.^a, n.º 3 do RRRGS, então se prevendo: “ Os pilotos admitidos a partir de 1 de outubro de 2008, sem prejuízo do disposto no n.º 2, passarão de Piloto Estagiário a 2.º Oficial Piloto quando completarem três anos de serviço efetivo na Companhia ou quando forem atingidas 1300 horas totais de voo”. Interpretativamente se conclua portanto que pilotos estagiários são na realidade copilotos, exercem funções de piloto, decorrendo contudo da vontade assim expressa pelas partes que para efeitos remuneratórios, não são oficiais piloto. Como se verá, com relevância para o problema que nos concerne, tal constatação surge desde logo do facto de a tabela salarial não prever o pagamento de senioridade para a categoria de piloto estagiário.

² Observe-se que não obstante a anuidade se reporte ao período temporal de um ano de antiguidade, no caso concreto da carreira de piloto, quando ocorre o vencimento da anuidade, com a promoção ou ingresso na categoria de oficial piloto, pode bem ser que a antiguidade do trabalhador possa ser superior a três anos (no caso de funcionários de terra que abracem a carreira de piloto), inferior a três anos (nos casos em que o Piloto Estagiário, em tempo inferior, com proficiência, tenha cumpridas 1300 horas de voo) e na normalidade, três anos, no caso da progressão automática prevista no número 3 da cláusula 21.º do RRRGS, após Deliberação de Comissão Paritária nesse sentido. No entanto, por não existir valor inscrito em

tabela salarial para a categoria de Piloto Estagiário, pelo qual se consiga apurar o valor da anuidade, resultante do produto desta com o período temporal decorrido, tal valor só é determinável quando ocorre a promoção a oficial-piloto.

³ Este Tribunal Arbitral teve e tem em presença a solução sentenciada no âmbito do processo 408/12.9TTPRT da Instância Central, da 1.ª Secção do Trabalho - J1 da Comarca do Porto, que foi no sentido de condenar Empresa Pública a pagar aos seus trabalhadores as remunerações que reteve e a fazer a evolução/progressão de carreiras que negou, desde que uma e outra das realidades tivessem sido negadas ou restringidas com fundamento na aplicação da LOE para 2011 e 2012, cujo contexto e factualidade são diversos do caso agora em apreço. Ali não consta que fosse, ao contrário do que sucede no caso vertente, "derrogada", por negociação, a aplicação da regulamentação coletiva de trabalho vigente para o sector, por força do regime imposto pelas normas restritivas e negadoras da manutenção e aquisição de direitos, tendo em conta mesmo os princípios e objetivos plasmados em Tratados e Convenções Internacionais que vinculam o Estado português, tais como a Carta Social Europeia e a Carta Comunitária dos Direitos Sociais Fundamentais dos Trabalhadores de 1989 e até mesmo a Declaração Universal dos Direitos do Homem