



A Suas Excelências,

O Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social
O Ministro da Economia
Ministro das Infraestruturas e da Habitação
Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações

Aos Exmos. Senhores:

Presidente do Conselho Directivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IMT
Presidente da Associação dos Portos de Portugal
Presidente da Associação de Armadores da Marinha de Comércio

Às Empresas de Estiva que operam nos portos de Lisboa e de Setúbal, às Empresas de Trabalho Portuário dos portos acima referenciados, bem como às respectivas Administrações de Portos e Capitánias, aos Armadores, aos Agentes de Navegação, aos Transitários e a quaisquer outros utentes dos referidos portos.

PRÉ - AVISO DE GREVE para o PORTO de LISBOA
(com incidências reflexas no Porto de SETÚBAL)

TRABALHADORES PORTUÁRIOS

I

O Sindicato Nacional dos Estivadores, Trabalhadores do Tráfego, Conferentes Marítimos e Outros, em nome e em representação dos trabalhadores portuários integrados no respectivo âmbito estatutário, que exercem a sua actividade profissional nas áreas dos Portos de Lisboa e de Setúbal, **declara greve à prestação de trabalho nestes portos, a partir das 08 horas do dia 02 de Novembro de 2020 até às 08 horas do dia 02 de Fevereiro de 2021, cuja incidência operacional e períodos de duração diária vão abaixo indicados para efeitos de delimitação do âmbito temporal e operacional da abstenção à respectiva prestação de trabalho nas correspondentes operações portuárias, nalguns casos circunscritos à factualidade determinante das respectivas paralisações.**

Esta declaração de greve é feita no quadro de aplicação do disposto no n.º 1 do art.º 531º e nos n.ºs 1 a 3 do art.º 534º, ambos do Código do Trabalho, compreendendo-se no exercício do direito de greve a paralisação do trabalho correspondente às explicitações abaixo efectuadas.

A greve envolverá todos os trabalhadores portuários efectivos e também aqueles que possuam vínculo contratual de trabalho portuário de duração limitada, cujas entidades empregadoras ou utilizadoras sejam as empresas de trabalho portuário ou empresas de estiva em actividade nos referidos portos, compreendendo-se ainda no âmbito da greve as empresas titulares de direitos de uso privativo nas respectivas áreas portuárias, e compreendendo-se na paralisação do trabalho todas e quaisquer operações incidentes sobre a carga e/ou descarga ou sobre a mera movimentação de bens ou mercadorias, em navio ou fora dele, a realizar nas zonas portuárias das áreas de jurisdição dos portos, seja qual for a entidade responsável pelas operações e seja qual for a condição contratual dos respectivos trabalhadores.



Períodos e situações abrangidos pela greve:

No porto de Lisboa:

A greve materializar-se-á na abstenção da prestação de trabalho em todas as empresas de estiva do porto de Lisboa durante as ocorrências a seguir enunciadas, circunscrevendo-se:

- a) A greve aplicar-se-á em todas as operações realizadas, seja qual for o período de trabalho, normal ou suplementar, para a execução das quais as entidades empregadoras ou utilizadoras de mão-de-obra portuária contratem ou coloquem trabalhadores estranhos à profissão e que não integrassem o contingente efectivo e eventual à data de 04 de Fevereiro de 2020;

No Porto de Setúbal:

A greve restringir-se-á, neste porto, à abstenção da prestação do trabalho incidente sobre navios ou cargas que, neste contexto de greve, sejam ou tenham sido desviados do porto de Lisboa para este porto desde o dia 04 de Fevereiro de 2020 até ao limite final fixado neste aviso prévio de greve, definindo-se como navios ou cargas desviados do porto de Lisboa todos aqueles que, nos 60 dias anteriores à data referida, tenham sido operados ou movimentadas neste porto e não no porto referido no título deste parágrafo, ou seja, em Setúbal, ou que, no contexto e período da greve agora declarada, desde 04 de Fevereiro de 2020 até ao seu final, tenham sido operados ou movimentadas, como navios ou cargas desviadas – segundo a definição anterior - em qualquer porto nacional.

||

Fundamentos determinantes da convocação da greve

Apesar de serem vários os fundamentos para a presente greve, todos eles têm como elemento central o comportamento do Grupo Yilport e do seu Administrador, Dr. Diogo Vaz Marecos, os quais têm tido condutas deploráveis para com os trabalhadores portuários do porto de Lisboa, não respeitando qualquer tipo de compromisso, sendo prática corrente fazer tábua rasa de todo o tipo de acordos, incluindo aqueles que estiveram subjacentes à assinatura do CCT em 2016, que só não trouxe paz social ao porto de Lisboa porque há quem queira justificar certo tipo de actos com base nas lutas laborais que, deliberadamente, provoca.

Esta menção ao Grupo Yilport e ao Dr. Diogo Vaz Marecos não afasta a responsabilidade dos restantes grupos de empresas de operação portuária de Lisboa que, convenientemente, têm tentado aproveitar ao máximo as irregularidades cometidas pelo Grupo Yilport, para, na medida do possível, poderem ser o menos penalizados possível pelos seus comportamentos igualmente desadequados no quadro contratual e legal vigente.



Neste momento é já um dado adquirido que todas as empresas estão a trabalhar em flagrante violação do direito à greve, na medida em que estão a socorrer-se de terceiras empresas para colocação de trabalhadores a prestar trabalho abrangido pelos pré-avisos de greve, sendo certo que quando estes tiveram o seu início não havia nenhum procedimento de contratação em curso.

Todos os Grupos de Operadores portuários que operam no porto de Lisboa estão a utilizar este "estratagema", numa clara manifestação de fraude à lei, o que, em sede própria será devidamente apreciado, na medida em que apesar de todos os dias estarem a dar entrada no ACT queixas comprovativas do acima referido, este nada faz, o que indicia que terão que ser os tribunais a pronunciar-se sobre esta questão por forma a poder aferir-se das responsabilidades, por acção e por omissão, de todas as partes envolvidas.

Por outras palavras, os trabalhadores grevistas estão a ser substituídos por trabalhadores de outras empresas de cedência de mão de obra, cujos sócios são precisamente os Grupos de Operadores portuários que operam no porto de Lisboa, com a particularidade de a empresa "utilizada" pelo Grupo Yilport – Porlis - ter prejuízos acumulados entre 2015 e 2018 equivalentes aos da A-ETPL, sendo que esta última nesse período facturou cerca de 15 vezes mais do que a Porlis a qual, ainda assim, manifestou publicamente a intenção de contratar os trabalhadores que o Grupo Yilport anda a tentar despedir na A-ETPL, oferecendo-lhes as exactas condições salariais que tinham nesta.

O Grupo ETE fez exactamente a mesma coisa, tendo para o efeito criado a sua própria empresa de cedência de mão de obra (ETP – Prime), a qual, ainda antes de poder operar por não estar concluído o respectivo processo de licenciamento já estava também a manifestar publicamente a intenção de contratar os trabalhadores que, conjuntamente com o restantes grupos, anda a tentar despedir na A-ETPL, oferecendo-lhes não só as exactas condições salariais que tinham nesta, como também o pagamento dos salários que estavam em atraso.

Como se tal não bastasse, foi também já possível constatar que tanto a Porlis como a ETP – Prime violam frontalmente o disposto no artº.185º, nº10, do Código do Trabalho, na medida em que não aplicam aos trabalhadores que entraram em 2020 o CCT vigente no porto de Lisboa, publicado no BTE nº37, de 08/10/2016, quer em termos salariais, quer em termos de regras de trabalho (nomeadamente em matéria de colocação e pagamento de trabalho suplementar, que é pago à hora e não ao turno), o que significa que, na prática, aqueles trabalhadores estão a receber muito menos do que aquilo a que, legalmente, têm direito.

Apesar de tal incumprimento ser generalizado, de tal se verificar quer com alguns trabalhadores da Porlis que são sócios do SEAL, quer com trabalhadores sem filiação sindical (da Porlis e da ETP-Prime), e consubstanciar também contra-ordenação grave, a queixa apresentada por um trabalhador da Porlis ao ACT esbarrou, como já vem sendo hábito, no silêncio desta instituição a qual nada faz com vista à reposição da legalidade no porto de Lisboa, pelos menos desde que o Sr. Ministro Pedro Nuno Santos tomou posição pública no sentido de que deveriam ser os tribunais a decidir sobre as questões



publicamente colocadas pelo SEAL quanto às inúmeras ilegalidades que continuam a ser praticadas no porto de Lisboa desde, sabe-se agora, há vários anos.

Para além disso, existem também situações caricatas relacionadas com acordos não cumpridos pelos Grupos de Operadores portuários, os quais chegaram ao ponto de primeiro violar frontalmente os referidos acordos para, de seguida, invocar a resolução dos mesmos após a referida violação.

Como exemplo disso mesmo, pode-se referir o acordo celebrado em 2016 com a intervenção directa da então Ministra do Mar, Sr.^a Eng.^a Ana Paula Vitorino, que previa que todos os trabalhadores da Porlis deveriam ser integrados na A-ETPL e que esta não poderia contratar mais nenhum trabalhador durante a vigência do CCT, que apenas cessará depois de 2022; pois bem, os trabalhadores da Porlis não foram integrados na A-ETPL, e esta contratou dezenas de trabalhadores em plena pandemia, aos quais não foi dada formação adequada tendo os Operadores decidido “denunciar” o acordo após as referidas contratações.

Para além disso, refira-se que o dislate dos Operadores e dos Directores da A-ETPL é de tal ordem, que neste momento já é possível afirmar que todos, em conjunto e em conluio, adoptaram uma conduta concertada de transferência dos recursos daquela para as suas associadas, violando quase mensalmente os Estatutos desta durante anos a fio, sendo que a referida violação é uma das causas directas da insolvência da A-ETPL.

Como se tal não bastasse, as associadas da A-ETPL, sempre muito bem coadjuvadas pelos Directores desta por si indicados, ainda se deram ao luxo de contratar um empresa de auditoria (E&Y) a quem pagaram dezenas de milhares de euros por um estudo que, logo à partida, estava viciado, pela simples razão de os valores fornecidos para base desse estudo não serem aqueles que sempre foram públicos, mas sim os que resultavam de decisões, e actos privados, dos associados da A-ETPL em flagrante violação dos próprios Estatutos desta. Por outras palavras, as associadas da A-ETPL, e os Directores desta, fizeram a mesma gastar dezenas de milhares de euros num estudo económico destinado a branquear a gestão ruinosa que sempre fizeram da A-ETPL, gestão essa que, note-se, está na base do despedimento de mais de centena e meia de trabalhadores e da sua substituição por outros que, entretanto, também já estão a substituir trabalhadores do quadro de efectivos das próprias empresas em período de greve e em serviços directamente afectados por esta.

Por fim, refira-se que o despudor foi tanto, que a quase totalidade dos actos ilícitos – incluindo a comprovação de que as associadas da A-ETPL não pagaram a esta todas as verbas estatutariamente devidas e que essa foi também uma causa da insolvência da mesma – estão todos documentados, sendo que a esmagadora maioria dos documentos contém a assinatura dos próprios autores dos actos, que, repisa-se, causaram o despedimento de cerca de centena e meia de trabalhadores.



Os indícios dos ilícitos são neste momento suficientemente fortes para que o tribunal tenha já declarado aberto o incidente de qualificação de insolvência culposa (decisão que é irrecorrível), sendo, como não podia deixar de ser, um dos visados o Dr. Diogo Vaz Marecos, havendo ainda de realçar que mesmo tendo o Sr. Administrador de Insolvência pedido prazo para emitir o seu parecer no incidente, este já referiu no Plano de Insolvência que apresentou que irá accionar judicialmente os Directores e associadas da A-ETPL em montante não inferior a € 1.463.805,96 (um milhão quatrocentos e sessenta e três mil oitocentos e cinco euros e noventa e seis cêntimos) o que quer dizer que já terá encontrado elementos probatórios suficientes para, pelo menos, alicerçar o referido pedido indemnizatório.

Tendo em conta a permanente omissão do ACT cujas amplas competências investigatórias parecem esbarrar na, pelo menos aparentemente, incapacidade, ou falta de vontade, em as exercer no porto de Lisboa, a única saída para esta situação continua a ser o recurso à via judicial, sendo que os trabalhadores da A-ETPL tudo farão para a reabertura desta no âmbito do processo de insolvência, e que o SEAL manterá, e agravará, esta luta, até que tudo esteja resolvido, o que, neste momento, só será possível com a punição dos responsáveis por actos que têm contornos indiciários claramente criminosos.

Considerando o supra exposto, verifica-se que neste momento se mantêm activas todas as intenções dos Operadores portuários em tentar criar todas as condições de facto para despedir os trabalhadores da A-ETPL, bem como os trabalhadores dos quadros de pessoal que aqueles entendam ser dispensáveis, pelo que a única forma que os trabalhadores têm neste momento de travar tais intenções e defenderem, em primeira linha, os seus direitos é através do recurso ao direito à greve, pelo menos até que os tribunais decidam, em definitivo, se o comportamento dos Grupos tem cobertura legal.



III

SERVIÇOS MÍNIMOS

Os trabalhadores abrangidos pela greve são representados pelo Sindicato subscritor do presente aviso prévio de greve, o qual pode delegar esses seus poderes de representação em trabalhadores identificados para o efeito.

Em matéria de serviços mínimos o Sindicato, em representação dos seus trabalhadores aceita aqui expressamente a manutenção dos serviços mínimos fixados relativamente ao último pré-aviso de greve.

Contudo, tendo em atenção que a intenção dos trabalhadores é contribuir para uma rápida recuperação do movimento normal do porto de Lisboa e, na medida do possível, contribuir para o seu crescimento, logo que a situação da A-ETPL esteja resolvida e a mesma possa retomar o seu funcionamento normal, o SEAL irá manter a sua proposta de serviços mínimos apresentada na última reunião da DGERT, por forma a que todos os seus sócios possam prestar trabalho no porto de Lisboa.

Por fim, tendo em conta o agravamento da actual situação excepcional provocada pela propagação do COVID-19 – que levou a OMS a declarar uma situação de Pandemia à escala mundial - e atendendo à importância do porto de Lisboa nas ligações marítimas que permitem o abastecimento regular das populações das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, o SEAL declara desde já a disponibilidade e prioridade de todos os seus associados que prestam trabalho portuário no porto de Lisboa, para, neste contexto, operar no porto de Lisboa todos os navios que estejam dedicados às ligações marítimas entre o porto de Lisboa e os portos das referidas regiões, bem como, excepcionalmente, ampliar substancialmente a prestação de trabalho a alguns serviços que vão para além da satisfação das necessidades sociais impreteríveis, em moldes a acordar na reunião de fixação de serviços mínimos na DGERT.

Incumbirá à respectiva Associação Sindical designar, nos termos da lei, os trabalhadores que, quando justificado, devam ficar adstritos à eventual necessidade de prestação dos serviços mínimos de que possa carecer a correspondente actividade durante a efectivação da greve.

Lisboa, 18 de Outubro de 2020

Pel'A Direcção,

O Presidente
António Mariano