

Supremo Tribunal de Justiça
Processo nº 8601/23.2T8LSB.L1.S1

Relator: MÁRIO BELO MORGADO

Sessão: 14 Janeiro 2026

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: REVISTA

Decisão: NEGADA A REVISTA

NULIDADE DE ACÓRDÃO

OPOSIÇÃO ENTRE OS FUNDAMENTOS E A DECISÃO

OMISSÃO DE PRONÚNCIA

PRINCÍPIO DA IGUALDADE

Sumário

I. As nulidades de sentença apenas sancionam vícios formais, de procedimento, e não patologias que eventualmente possam ocorrer no plano do mérito da causa.

II. Em matéria de “pronúncia”, o tribunal deve conhecer de todas (e apenas) as questões suscitadas nas conclusões das alegações apresentadas pelo recorrente, excetuadas as que venham a ficar prejudicadas pela solução, entretanto dada a outra(s), questões (a resolver) que não se confundem com os argumentos, motivos ou razões jurídicas invocadas pelas partes, os quais não vinculam o tribunal.

III. A nulidade prevista no art. 615.º, n.º 1, alínea c), do CPC consiste numa contradição intrínseca da decisão, qual seja a de os fundamentos (de facto e/ou de direito) invocados pelo tribunal (em si mesmo considerados) conduzirem, em termos logicamente inequívocos, a uma conclusão oposta ou diferente da adotada.

IV. O princípio da igualdade (cfr. art. 24.º, do CT, e art. 13º, da CRP) – que impõe que se trate de igual modo o que é essencialmente igual, embora de modo diferente o que é fundamentalmente diferente.

Texto Integral

Revista n.º 8601/23.2T8LSB.L1.S1

Acordam na Secção Social do Supremo Tribunal de Justiça

I.

1. AA intentou a presente ação declarativa de condenação contra **Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP)**, pedindo que esta seja condenada a pagar-lhe a quantia de 48.620,38 €, valor dos danos alegadamente provocados por conduta ilícita da ré.

2. Alega, em síntese, que foi preterido por outros oficiais pilotos, com menor antiguidade, na promoção a Comandante da frota A320, em infração das Cláusulas do Acordo de Empresa, do Regulamento de admissões, antiguidades e acessos (RAAA) e do princípio da igualdade.

3. Foi proferida sentença, a julgar a ação improcedente.

4. Interposto recurso pelo A., foi negado provimento à apelação.

5. De novo inconformado, interpôs o mesmo recurso de revista.

6. A R. contra-alegou.

7. Neste Supremo Tribunal, o Ministério Público pronunciou-se no sentido de ser negada a revista, em parecer a que as partes não responderam.

8. Em face das conclusões da alegação de recurso, as **questões a decidir** são as seguintes:

- **Se o acórdão da Relação enferma de nulidade, por omissão de pronúncia, bem como por contradição entre os fundamentos e a decisão.**

- **Se a R. violou o princípio da igualdade (art. 24.º, do Código do Trabalho) e o RAAA, no âmbito do concurso para promoção a comandante da frota A320, preterindo o A. face a outros oficiais pilotos**

com menor antiguidade.

Decidindo.

II.

9. Com relevo para a decisão, foi fixada pelas instâncias a seguinte **matéria de facto**:

1. Uma carreira enquanto piloto de um avião comercial oscila entre duas realidades: uma relativa à categoria profissional, e que se inicia como Oficial Piloto existindo depois a possibilidade de evolução para Comandante; outra, relativa ao avião e à distância que o mesmo percorre, e que oscila entre aviões de médio curso, tradicional e maioritariamente operado por aviões *narrow body*, e aviões de longo curso, tradicional e maioritariamente operado por aviões *wide body*.

2. A referência de que os aviões de médio curso são tradicional e maioritariamente operados por aviões *narrow body*, e de que os aviões de longo curso são tradicional e maioritariamente operados por aviões *wide body*, prende-se com a

circunstância de que a certa altura ter sido introduzido na frota da ré o avião A321, versão LR (Long Ranger), na medida em que com a mesma existiu um reforço dos voos de longo curso por aeronaves *wide body* (na versão LR).

3. No âmbito da frota da TAP e, pelo menos até 2017, os aviões de médio curso (também designados por *narrow body*) eram corporizados pelos aviões A320 e os aviões de longo curso (também designados por *wide body*) pelos aviões A330 e A340 (cuja frota foi extinta na ré em 2019).

4. A evolução da carreira pode ocorrer, entre outras formas possíveis, Oficial Piloto de avião A320 faz progressão técnica para avião A330, mantendo-se como Oficial Piloto de avião A330; este é promovido a Comandante de avião A320; este faz progressão técnica para Comandante de avião A330.

5. Em fevereiro de 2012, a ré promoveu um concurso para admissão de Oficial Piloto.

6. Na sequência do referido concurso, o autor celebrou com a ré, em 02.04.2012, um contrato de formação, junto a fls. 21 verso a 23 (...).

7. Neste contrato, a ré obrigou-se a proporcionar ao autor “ações de formação profissional com vista a habilitá-lo ao desempenho das funções inerentes à categoria profissional de Oficial Piloto de Linha Aérea na TAP”.

8. “Concluídas com aproveitamento as ações de formação, o Segundo Outorgante é considerado apto a celebrar contrato com a TAP após o *“ready for flights with LTC”*”.

9. A formação iniciou-se a 02.04.2012, no 26.º curso de integração na ré, reportando-se a sua antiguidade a 11.05.2012.

10. Em 04.08.2012, autor e ré celebraram um contrato de trabalho, o que sucedeu após a “largada em linha”, isto é, após a realização de uma operação apenas com 2 pilotos (sendo um deles o autor) sem copilotos de segurança.

11. O autor foi admitido para a categoria de Oficial Piloto, a que correspondiam, à data, “as funções de tripulante devidamente qualificado pela autoridade aeronáutica competente para o desempenho das funções de principal colaborador do piloto em comando, na condução das operações técnica, administrativa e comercial inerentes ao serviço de voo, devendo substituí-lo, em todas as prerrogativas, na função de piloto em comando, por impedimento daquele ou por delegação do mesmo e sob sua responsabilidade”.

12. O referido contrato teve início a 04.08.2012.

13. Acordaram no contrato, “em tudo o que foi omissa no presente contrato aplicar-se-ão as disposições convencionais em vigor, designadamente o Acordo de Empresa celebrado entre a Primeira Outorgante e o SPAC – Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil em 21/05/2010, publicado no BTE – 1.ª série n.º 24 de 29/06/2010”.

14. Desde que foi admitido e até dezembro de 2018, o autor foi copiloto na frota A320.

15. Em 13.11.2018, o autor iniciou a sua formação VACBI/Cross Crew Qualif. A320»A330, tendo sido nomeado para a progressão técnica para a frota A330 em data anterior e tendo concretizado a progressão técnica em 31/12/2018 **(redação do TRL)**.

16. O autor passou de um avião de médio curso (narrow body) – no caso, o avião A320 – para um avião de longo curso (wide body) – no caso, o avião

A330.

17. A 31.01.2019, verificou-se a largada do autor na frota A330, ou seja, foi a data em que o autor teve a autorização do examinador para operar como piloto de linha sem ser em ambiente de instrução.

18. No ano de 2019 tiveram lugar dois cursos do processo de avaliação para Comando.

19. Em 03.01.2019, a ré deu início ao 45.º curso de processo de avaliação para Comando.

20. O processo de avaliação para comando é uma das fases de procedimento para promoção de um Oficial Piloto a Comandante e que se processa através das seguintes três fases:

a) Processo de avaliação para comando;

b) Frequência com aproveitamento do curso de comando;

c) Estágio em linha.

21. O processo de avaliação de comando em causa que abrangeu designadamente, 5 Oficiais Pilotos: o Oficial Piloto BB, o Oficial Piloto CC, o Oficial Piloto DD, o Oficial Piloto EE e o autor.

22. Todos os funcionários da ré supra identificados eram Oficiais Pilotos de avião A330. 23. A 08.02.2019 foi emitida a declaração de aptidão do autor para o Curso de Comando.

24. Os oficiais pilotos referidos em 21 também receberam declaração de aptidão para o curso de comando.

25. Em setembro de 2019 foi realizado o processo de avaliação de comando que abrangeu, designadamente 3 Oficiais Pilotos, o Oficial Piloto FF, o Oficial Piloto GG e o Oficial Piloto HH.

26. Todos os funcionários da ré acima identificados eram Oficiais Pilotos do avião A320.

27. Os Oficiais Pilotos BB, CC, DD, EE e o autor foram nomeados para o curso de comando a 22.11.2019.

28. Tendo iniciado o curso a 26.12.2019.

29. Os Oficiais Pilotos FF, GG e HH foram nomeados para o curso de comando por ofício datado de 28.01.2020 **(redação do TRL)**

30. Tendo iniciado o curso a 16.01.2020.

31. Em 31.01.2020 concluiu-se a fase de simuladores CCCQ A320 que integrava o curso de formação do autor e dos restantes Oficiais Pilotos que integravam o 45.º curso.

32. Com a conclusão da fase de simuladores, o autor terminou o seu curso de comando.

33. Para que o autor pudesse iniciar o seu estágio em linha, era necessário que a ANAC – Autoridade Nacional para a Aviação Civil emitisse o averbamento de A320 na licença de tripulante técnico do autor.

34. A promoção do autor, BB, CC, DD e EE, de oficiais pilotos de avião A330 a Comandante do A320, implicou a renovação da licença de tripulante desses Oficiais pilotos juntos da ANAC.

35. Os Oficiais Pilotos FF, GG e HH, eram Oficiais Pilotos qualificados para voar em aparelho A320, pelo que a sua promoção de Oficial Piloto a Comandante de avião A320 apenas implicou a revalidação da licença desses Oficiais Piloto.

36. Na mesma data em que concluiu a fase de simuladores (31.01.2020) e consequentemente o curso de comando, o autor entregou à ré toda a documentação necessária para o envio à ANAC – Autoridade Nacional para a Aviação.

37. No dia 21.02.2020, o autor remeteu à ANAC – Autoridade Nacional para a Aviação Civil, o email, junto a fls. 34, dizendo, *“Venho por este meio solicitar a informação sobre a emissão de licença com a qualificação tipo A320.*

Gostaria de confirmar a data prevista para a emissão da mesma, por favor. (...).”

38. A ANAC respondeu por email no mesmo dia, dizendo: *“O seu processo foi registado a 17/02/2020 e o prazo de conclusão dos mesmos é de 15 dias úteis. Quando estiver pronto para recolha será enviado email.”*

39. No dia 05.03.2020, o averbamento A320 à licença do Autor foi recebido tendo tal sido comunicado telefonicamente à ré na mesma data.

40. O estágio inicia-se com um módulo de Zero Fligth Time Training (abreviadamente designado por ZFTT), que é um voo realizado em simulador.
41. A fase do estágio em linha consiste na realização de determinados voos com supervisão em linha (voos LIFUS).
42. Para garantir a execução do planeamento de instrução, a ré, à data, planeava os voos LIFUS com uma antecedência que permitisse acomodar o período de tempo dentro do qual a ANAC costumava proceder à emissão das licenças, acrescido de um período de tempo que prevenisse possíveis atrasos.
43. Em 13.02.2020, a ré elaborou e publicou o Planeamento do autor com os voos LLIFUS programados para o dia 21 de março de 2020 e seguintes.
44. Por regra, para se garantir a experiência recente antes do estágio em linha, é planeado um módulo ZFTT, módulo que, no caso do autor, estava programado, desde 13.02.2020, para o dia 11.03.2020.
45. Uma vez que, no caso concreto, não havia necessidade pelo autor realizar este módulo, o mesmo foi cancelado.
46. Não teve qualquer influência na programação dos voos LIFUS a realização ou não do módulo ZFTT, inicialmente programado para 11.03.2020.
47. Em 11 de março de 2020 a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou a situação de emergência de saúde pública provocada pelo coronavírus SARS-CoV-2 como pandemia.
48. Em 16 de março de 2020 foi suspenso o tráfego aéreo entre Portugal e Espanha.
49. Em 17 de março de 2020, o Primeiro-Ministro de Portugal anunciou a suspensão de ligações aéreas de fora e para fora da União Europeia.
50. Por Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020 de 18 de março foi declarado o estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública, suspendendo, com as restrições aí previstas e, entre outros o direito de deslocação e circulação.
51. Por email de 20.03.2020, junto a fls. 35 verso, a ré, através de II, Instrutor Coordenador, comunicou, entre outros, ao autor, que: *“Devido à situação atual, ficam neste momento suspensos todos os voos de LIFUS CPTTR com efetividade ao dia hoje, 20 de março. Fica registada a vossa última atividade*

para medidas a adotar no futuro.”

52. A 31.03.2020, em virtude do surto do coronavírus COVID 19, a ré comunicou a todos os seus trabalhadores, incluindo o autor, que tinha decidido recorrer ao programa previsto no Decreto-Lei n.º 10-G/2020 de 26 de março.

53. Na sequência da comunicação acima referida, o autor foi notificado, por email datado de 01.04.2020, que a Ré tinha decidido suspender temporariamente o contrato de trabalho do autor por um período de 30 dias a partir de 02.04.2020

54. Na ausência de qualquer novidade por parte da ré sobre a situação em que se encontrava relativamente ao curso de comando, o autor, em 28.04.2020, enviou email a solicitar informações sobre o seu curso de Comando.

55. Por email datado de 29.05.2020, o autor foi informado de que a suspensão do seu contrato de trabalho seria prorrogada por mais 30 dias, isto é, 30.06.2020.

56. Na sequência da referida comunicação, o autor recebeu, em 03.06.2020, email a solicitar o preenchimento do formulário para Adiar o Regresso à Operação sendo que nesse formulário o autor era questionado sobre se tinha disponibilidade para o regresso à operação.

57. Em 04.06.2020, o autor veio manifestar a sua disponibilidade imediata para o regresso à operação.

58. A 08.07.2020, e na ausência de qualquer novidade quanto ao seu curso de Comando, o autor voltou a questionar a ré sobre qual era a intenção da TAP sobre a continuação do curso de Comando.

59. Em 05.08.2020 a Comissão de Gestão anunciou que tinha sido decidido “congelar temporariamente todos os cursos de progressão e promoção”, implicando o regresso de todos à Frota e Função onde se encontravam **(redação do TRL)**.

60. Tendo a ré, na sequência dessa comunicação, manifestado a disponibilidade para reunir com os Oficiais Piloto entre os quais o autor.

61. A 12 de agosto de 2020 a senioridade de cada um dos referidos Oficiais Pilotos (representada pelo número constante da primeira coluna) era a que consta do quadro ínsito no artigo 75.º da petição inicial e, cujo conteúdo se dá aqui por integralmente reproduzido.

62. Os Oficiais Pilotos BB, CC, DD, EE e o autor, que foram nomeados para o curso de comando a 22.11.2019, eram portadores das seguintes senioridades: 699, 697, 693, 695 e 698.

63. E que os Oficiais Pilotos FF, GG e HH, que foram nomeados para o curso de comando a 28.01.2020, eram portadores das seguintes senioridades: 700, 701 e 702.

64. Em data não concretamente apurada, mas posterior a 12 de agosto de 2020, a senioridade dos Oficiais Pilotos era a que consta do artigo 78.º da petição inicial **(redação do TRL)**.

65. Os Oficiais Pilotos BB, CC, DD, EE e o autor, que foram nomeados para o curso de comando a 22.11.2019, mantiveram-se como Oficiais Piloto.

66. Os Oficiais Pilotos FF, GG e HH, que foram nomeados para o curso de comando a 28.01.2020, foram promovidos a Comandantes apesar de terem iniciado o curso de comando posteriormente e menor antiguidade na função.

67. O autor, BB, CC, DD e EE, eram Oficiais Pilotos qualificados para voar em aparelho A330.

68. A sua promoção de Oficial Piloto a comandante de avião A320 implicou a renovação de licença desses Oficiais Pilotos juntos da ANAC, tendo de observar uma interrupção no curso de comando.

69. FF, GG e HH, eram Oficiais Pilotos de avião A320, implicando a sua promoção a Comandante de avião A320 a revalidação da licença de tripulante, sem necessidade de paragem ou interrupção do curso.

70. Em 20.03.2020, a ré teve de suspender todos os voos LIFUS CPTTR, o primeiro conjunto de pilotos ainda não tinha terminado o curso ao contrário do segundo conjunto de pilotos

71. Por email datado de 03.02.2022, o autor comunicou à ré a denúncia do contrato de trabalho com efeitos a 03.04.2022, dizendo, assinaladamente, “(...). Venho informar que pretendo iniciar um novo ciclo profissional no próximo mês de Abril e denunciar o contrato de trabalho. A decisão não foi tomada de ânimo leve, tendo sido ponderadas as circunstâncias pessoais, familiares e profissionais.

Após dar conhecimento pessoal e antecipado das intenções à Chefia de Frota e Pilotos, por quem nutro o maior respeito e consideração pessoal e por forma a

materializar a minha intenção dirigi-me esta manhã aos serviços competentes da TAP. No seguimento da indicação recebida, venho por este meio formalizar a denúncia do contrato de trabalho com efetividade a 3 de abril de 2022.

No próximo dia 3 de abril, terão decorrido 10 anos e um dia desde que integrei o 26º CIE. Considero que durante este período servi a TAP na melhor das minhas capacidades, tendo operado as frotas de A320 e A330 (actual). (...).

72. O autor pertenceu aos quadros da ré com antiguidade desde 11.05.2012 e admissão em 04.08.2012 até 03.04.2022.

(...)

74. Em 21 de maio de 2010, a ré e o SPAC – Sindicato dos Pilotos de Aviação Civil, celebraram um acordo de empresa que veio a ser publicado no Boletim do Trabalho e Emprego n.º 24, a 29.06.2010.

75. Em 14 de maio de 2018, a ré e o SPAC – Sindicato dos Pilotos de Aviação Civil, celebraram uma revisão parcial do Acordo de Empresa que veio a ser publicada no Boletim do Trabalho e Emprego, n.º 24 a 29.06.2018.

76. Em 27 de fevereiro de 2021, a ré e o SPAC – Sindicato dos Pilotos de Aviação Civil, celebraram um acordo temporário de emergência, fundamentado pelos efeitos da pandemia de Covid-19, que determinou a suspensão e alteração parciais do Acordo de Empresa e de condições de trabalho, acordo esse que veio a ser publicado no Boletim do Trabalho e Emprego n.º 9 a 08.03.2021.

77. Em 30 de janeiro de 2023 reuniu-se a Comissão Paritária, cuja acta junta a fls. 66 verso e 67 (...), tendo por “objeto a análise jurídica, na aplicação das regras convencionais de nomeação de Pilotos no ativo quadro TAP, para o plano de Formação para 2023 e seguintes, se aplicável, da suspensão temporária de todos os cursos de promoção e comando e de progressão técnica no contexto dos efeitos da pandemia COVID-19 na Indústria Aeronáutica, e bem assim da definição da solução interpretativa mais adequada para responder à necessidade de fazer cessar essa suspensão”, tendo as respetivas deliberações sido tomadas por unanimidade.

78. (Eliminado pelo TRL)

79. O percurso profissional referido em 4, foi aquele que o autor pretendeu prosseguir **(aditado pelo TRL)**.

80. A ré determinou que os documentos sejam entregues a esta e por esta à ANAC – Autoridade Nacional para a Aviação Civil, permitindo, em alguns casos, que os mesmos sejam diretamente entregues nesta instituição **(aditado pelo TRL)**.

II.

a. - **Se o acórdão da Relação enferma de nulidade.**

10. O recorrente invoca haver *contradição entre a fundamentação e a decisão*, essencialmente, com os seguintes fundamentos:

– O Acórdão recorrido começou por analisar a possibilidade de se pronunciar sobre a matéria referente à violação do AE e do Código do Trabalho, concluindo: *“É certo que o Recorrente não invocou as cláusulas 15.2, 29.2 e 30.2 do RAAA, nem o artigo 24º, nº 2, do Código do Trabalho. Porém: (...) o juiz não está sujeito às alegações das partes no tocante à indagação, interpretação e aplicação das regras de direito (artigo 5º, nº 3, do CPC)”* e *“a questão colocada no recurso é a mesma que foi colocada perante o Tribunal a quo (...), [pelo que] entendemos nada obstar a que este Tribunal, na apreciação do objeto do recurso, se possa debruçar sobre a alegada violação das mencionadas cláusulas e preceito legal”*.

– Assim, o Tribunal recorrido começou por referir que a matéria alegada em recurso era a mesma que já havia sido alegada perante o tribunal de 1.ª instância e que não está sujeito às alegações das partes no que à matéria de direito diz respeito, podendo pronunciar-se quanto às questões levantadas; contudo decide, quanto à questão sobre se o “congelamento” do curso é válido, referindo que *“estamos perante uma questão nova, que não é de conhecimento oficioso, pelo que, não pode este Tribunal apreciá-la”*.

– Ora, a ilegalidade do “congelamento” do curso de comando foi suscitada em sede de julgamento, tendo sido sujeita a discussão e prova em audiência de julgamento.

– Ainda que fosse uma questão nova, ao entender que se poderia pronunciar sobre as questões ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, do CPC, e porque foi dado o contraditório em sede de contra-alegações, o Tribunal deveria ter analisado se o facto provado n.º 59 [: *“Em 05.08.2020 a Comissão de Gestão anunciou que*

tinha sido decidido “congelar temporariamente todos os cursos de progressão e promoção”, implicando o regresso de todos à Frota e Função onde se encontravam”] é inválido e consubstancia a violação dos artigos 29.º e 30.º do RAAA.

- Assim, ao não tomar uma decisão por se tratar de uma “questão nova”, entrou o Acórdão recorrido em contradição, incorrendo numa nulidade, nos termos do artigo 615.º, n.º 1, al. c), do CPC, aplicável ex vi artigo 674.º, n.º 1, al. c) do CPC.

11. Concomitantemente, o recorrente alega ainda: *«Ao não pronunciar-se sobre a invalidade do “congelamento” do 45.º curso de comando - e uma vez que a matéria foi alegada na petição inicial, na produção de prova, em sede de alegações de julgamento e que deve ser apreciada nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do CPC, (...) -, o Acórdão recorrido incorreu em nulidade por **falta de pronúncia**¹ sobre questão que deveria apreciar (...)»*.

12. Sobre as nulidades assim arguidas, o TRL pronunciou-se nos seguintes termos:

«Da alegada nulidade do Acórdão recorrido por contradição entre a fundamentação e a decisão (artigo 615.º n.º 1 al.).

(...)

[A] nulidade da sentença a que alude a al. c) do n.º 1 do artigo 615.º do CPC, como vício intrínseco e estrutural da própria sentença, que é, verifica-se quando o que é dito na fundamentação não tem qualquer correspondência com a decisão contradizendo-a.

Ora, salvo o devido respeito, o vício apontado ao Acórdão pelo Recorrente/ Reclamante não integra a alegada contradição entre os fundamentos e a decisão. Na verdade, os fundamentos que sustentam a decisão, logicamente, sempre ditariam a improcedência do recurso, o que se decidiu. Isto é, lendo os fundamentos invocados no Acórdão, a consequência lógica a retirar seria a de que o recurso improcederia. E foi essa a consequência que se extraiu, não existindo, pois, contradição entre as premissas constantes da fundamentação e a decisão que se alcançou.

Acrescenta-se que entendemos não existir contradição nos próprios fundamentos do Acórdão dado que neste se ressaltou o que se diria infra sobre a alegada invalidade do congelamento do curso.

(...)

[A]o analisar a questão suscitada no recurso, escreve-se no Acórdão:

“Discordando do entendimento do Tribunal a quo sustenta o Recorrente, em primeiro lugar, que, no RAAA que integra o AE, não se encontra legalmente previsto o regime de “congelamento” do curso, mas apenas o cancelamento do mesmo, donde, a Recorrida poderia ter cancelado o curso com as consequências previstas, designadamente nas cláusulas 29.^a e 30.^a do RAAA, tornando, assim, claras as regras aplicáveis a cada um dos oficiais piloto abrangidos por tal decisão, que, assim, foram colocados num limbo, isto é, numa situação jurídica em que inexistiam regras jurídicas aplicáveis, pelo que a decisão adotada pela Recorrida não tem enquadramento legal, devendo ser considerada inválida. Conclui que a sentença recorrida ao considerar que a decisão de “congelar temporariamente todos os cursos de progressão e promoção” não comprova “a existência de uma violação de norma legal ou convencional”, interpreta e aplica incorretamente o AE celebrado, designadamente o seu RAAA (em especial os artigos 29.^o e 30.^o), preceitos que devem ser interpretados e aplicados no sentido de que o congelamento dos cursos consubstancia uma violação dos procedimentos acordados entre a Ré e os trabalhadores para as situações em que não é possível concluir o planeamento realizado.

Neste segmento, invoca o Recorrente a invalidade do “congelamento” de todos os cursos de promoção e progressão na carreira anunciado em 05.08.2020 pela Comissão de Gestão, o que implicou o regresso de todos à Frota e Função onde se encontravam (facto provado 59).

Sucede que, na petição inicial, o Recorrente, apesar de ter invocado o mencionado congelamento, limitou-se a acrescentar que não houve motivo aparente para que os cursos não tivessem sido retomados mais cedo. Ou seja, o Recorrente não colocou à apreciação do Tribunal a quo a questão de saber se o “congelamento” é inválido pelos motivos que agora invoca, razão pela qual não recaiu pronúncia sobre a mesma. Salvo o devido respeito, não vemos que a sentença tenha afirmado que “congelar temporariamente todos os cursos de progressão e promoção” não comprova “a existência de uma violação de norma legal ou convencional”

É, pois, manifesto que estamos perante uma questão nova, que não é de conhecimento oficioso, pelo que, não pode este Tribunal apreciá-la. Acresce que, tendo o Recorrente invocado a violação das cláusulas 29.^a e 30.^a a

propósito desta mesma questão, naturalmente que, pela razão apontada, não há que conhecer da alegada violação.”

Ou seja, o Acórdão afirmou, pelas razões que indicou, nada obstar ao conhecimento de normas que não tinham sido concretizadas pelo Autor, incluindo as cláusulas 29.^a e 30.^a, **mas ressaltou desse conhecimento** o que diria infra **sobre a questão da alegada invalidade do congelamento do curso, que entendeu constituir questão nova** e que, tendo o Recorrente invocado a violação de tais cláusulas a propósito dessa questão, não havia que conhecer dessa alegada violação. Não existe, pois, contradição.

Improcede, pois, a arguida nulidade do Acórdão, com fundamento no artigo 615.º, n.º 1, al. c), do CPC.

Da alegada nulidade do Acórdão recorrido por omissão de pronúncia (artigo 615.º, n.º 1, al. d), do CPC.

(...)

[A] nulidade resultante da omissão de pronúncia não se basta com a mera falta de pronúncia, exigindo-se que a falta de pronúncia recaia sobre questões que o Tribunal estava obrigado a conhecer, quer por terem sido suscitadas pelas partes, quer por serem de conhecimento oficioso, quer por não terem ficado prejudicadas com a solução dada a outras.

Ora, no caso, o Acórdão recorrido pronunciou-se sobre a questão da alegada “invalidade do congelamento” do 45.º curso considerando que, nos termos em que foi suscitada no recurso, se tratava de uma questão nova que não era de conhecimento oficioso e que, por essa razão, não podia ser apreciada pelo Tribunal da Relação Não houve, pois, omissão de pronúncia geradora do vício da nulidade do Acórdão.

A questão que se poderia colocar é se a qualificação da mencionada questão como questão nova, impeditiva do seu conhecimento pelo Tribunal da Relação, constitui um erro de julgamento. Certo é que não integra (...) nulidade (...).»

13. Pelas razões assim claramente explicadas ao recorrente pelo Tribunal da Relação, é manifesta a improcedência das nulidades suscitadas.

Com efeito:

Entre as causas de nulidades da sentença, enumeradas taxativamente no artigo 615.º, n.º 1, do CPC², não se incluem o “*chamado erro de julgamento, a*

injustiça da decisão, a não conformidade dela com o direito substantivo aplicável, o erro na construção do silogismo judiciário” (Antunes Varela, J. Miguel Bezerra e Sampaio e Nora, in Manual de Processo Civil, 2ª Edição Revista e Atualizada, Coimbra Editora, 1985, pág. 686). Na verdade, como se sabe, as nulidades de sentença apenas sancionam vícios formais, de procedimento, e não patologias que eventualmente possam ocorrer no plano do mérito da causa, como este Supremo Tribunal tem reiteradamente declarado (v.g. Ac. do STJ de 10.12.2020, proc. n.º 12131/18.6T8LSB.L1.S1, 7.ª Secção).

Em matéria de *pronúncia*, o tribunal deve conhecer de todas (e apenas) as questões suscitadas nas conclusões das alegações apresentadas pelo recorrente, excetuadas as que venham a ficar prejudicadas pela solução, entretanto dada a outra(s) [cfr. arts. 608.º, 663.º, n.º 2, e 679º], questões (a resolver) que não se confundem com os argumentos, motivos ou razões jurídicas invocadas pelas partes, os quais nem vinculam o tribunal, como decorre do disposto no art. 5.º, n.º 3.

O tribunal não tem o dever de responder a todos os argumentos, tal como não se encontra inibido de usar argumentação diversa da utilizada pelas partes, sendo patente que, no caso vertente, o acórdão recorrido conheceu de todas as questões suscitadas nos autos, excetuada a matéria atinente à alegada "invalidade do congelamento" do 45.º curso, tida como "questão nova" e, nessa medida, insuscetível de ser apreciada pelo Tribunal da Relação, juízo que, em abstrato, apenas poderia configurar um *erro de julgamento*.

14. Quanto à invocada *contradição*, relembra-se que a nulidade prevista no art. 615.º, n.º 1, c), consiste numa contradição intrínseca da decisão, qual seja a de os fundamentos (de facto e/ou de direito) invocados pelo tribunal (em si mesmo considerados) conduzirem, em termos logicamente inequívocos, a uma conclusão oposta ou diferente da adotada.

Assim, por exemplo, *“quando, embora indevidamente, o juiz entende que dos factos apurados resulta determinada consequência jurídica e este seu entendimento é expresso na fundamentação, ou dela decorre, está-se perante o erro de julgamento e não perante oposição geradora de nulidade; mas, já se o raciocínio expresso na fundamentação apontar para determinada consequência jurídica e na conclusão for tirada outra consequência, ainda que esta seja juridicamente correta, verifica-se a apontada nulidade* (Ac. do STJ de 30.11.2021, Proc. 760/19.5T8PVZ.P1.S1, 2.ª Secção).

In casu, não se vislumbra qualquer contradição desta natureza, nunca sendo de mais reafirmar que a nulidade em análise não se confunde, naturalmente, com a (distinta) questão de saber se o acórdão recorrido padecerá de algum erro na aplicação do direito.

Improcedem, pois, as arguidas nulidades.

b. - Se a R. violou o princípio da igualdade (art. 24.º, do Código do Trabalho) e o RAAA, no âmbito do concurso para promoção a comandante da frota A320, preterindo o A. face a outros oficiais pilotos com menor antiguidade.

15. Relativamente a esta questão, refere no seu exaustivo Parecer o Exmo. Procurador-Geral Adjunto:

«Quanto a esta questão, concluiu-se, corretamente, no acórdão recorrido que dos «factos resulta que os Oficiais Pilotos da frota A320, iniciaram o curso de comando posteriormente ao Recorrente, concluíram o estágio em linha e foram promovidos a Comandantes, enquanto o Recorrente viu frustrada essa pretensão.»

Mas, também, se considerou que «da factualidade provada não resulta que tal situação tenha ocorrido em consequência de comportamento ilícito da Recorrida.».

E quanto aos motivos pelos quais se verificou essa situação, explicitou-se no acórdão recorrido que:

«Ocorreu porque, terminada a fase de simuladores tornava-se necessário iniciar o estágio em linha e este dependia do averbamento da licença para operar a frota A320. Por isso, diferentemente do que sucedeu com os Oficiais Pilotos da frota A320, que apenas necessitavam de revalidar a sua licença, sem que para tanto fosse necessária a interrupção ou paragem do curso, estes conseguiram completar a fase do estágio em linha antes da pandemia, o que, lamentavelmente, não sucedeu com os Oficiais Pilotos do 45.º curso acima identificados e onde se incluía o Autor.

Salienta-se, ainda, que da Cláusula 20.ª n.º 3 do RAAA não se extrai que a Recorrida estava obrigada a planear os voos do curso 45.º em momento anterior aos voos do curso 46.º, quando era sabido que terminada a fase de simuladores os Oficiais Pilotos da frota A320 poderiam iniciar os voos LIFUS sem necessidade de paragem do respetivo curso pela já referida razão de que

apenas teriam de revalidar a licença.

E os Oficiais Pilotos do 46.º curso identificados pelo Recorrente vinham da frota A320, pelo que, percebe-se os motivos pelos quais o período de duração do curso para comando da frota A320 fosse inferior ao dos Oficiais Pilotos que, como o Autor, vinham da frota A330.

Por fim, também não resultou provado que foi a circunstância da Recorrida ter planeado, em momento anterior, os voos LIFUS dos Oficiais Pilotos do curso 46.º identificados pelo Recorrente, que determinou que o voo LIFUS do Recorrente tivesse sido agendado para o dia 21 de Março de 2020 e, por isso, na sequência das medidas decretadas para combater a pandemia, tivesse sido cancelado.»

Já quanto ao período de suspensão do curso que o recorrente frequentou com vista à progressão para comandante, salienta-se no acórdão que não houve violação de normas convencionais. Com efeito, ali se escreve, para além do mais, que:

«(...) a factualidade provada admite-se que, tendo os voos LIFUS sido suspensos em 20 de Março de 2020 e sido retomada a formação do curso 45.º apenas em Janeiro de 2023, conforme deliberação da Comissão Paritária de 30 de Janeiro de 2023 (facto 77), isto é, quase três anos após a suspensão, mesmo no quadro de uma pandemia que fez parar o país e o mundo e que gerou incertezas em todos os sectores de atividade, o período que decorreu entre a interrupção do curso e a sua retoma foi longo. Contudo, essa demora, só por si, não é suficiente para se concluir que a Recorrida violou a cláusula 20.ª do RAAA, o que causou danos ao Recorrente. Com efeito, para tanto faltou ao Recorrente alegar e provar que a demora na retoma se deveu a atuação ilícita da Recorrida, (...)».

E afastou-se no acórdão recorrido a alegada violação do princípio da igualdade, previsto no artigo 24.º do Código do Trabalho, quer no que respeita à remessa dos documentos à ANAC quer relativamente à data da programação do módulo ZFTT, quer porque a situação dos outros pilotos relativamente aos quais o autor recorrente considera ter sido discriminado, «não era igual à do Autor», visto que «aqueles eram Oficiais Pilotos da frota A320 enquanto que o Recorrente era Oficial Piloto da Frota A330, o que determinava que os cursos de formação não tivessem a mesma duração e estes pudessem terminar o curso para promoção a Comandante de A320, em momento anterior ao Recorrente, mesmo que iniciado em momento posterior, como sucedeu.»

Ora, afigura-se que a fundamentação exarada no acórdão (...) não foi abalada pela argumentação exposta na alegação da revista pelo recorrente, a qual é essencialmente a mesma da que foi vertida na alegação do recurso de apelação e que o Tribunal recorrido fundadamente afastou, como se disse.»

16. Em termos inequívocos, decorre daqui, de forma lapidar, que, efetivamente, não foi violada pela recorrida qualquer cláusula do Acordo de Empresa ou alguma norma do *Regulamento de admissões, antiguidades e acessos*, tal como não se mostra infringido o *princípio da igualdade* (cfr. art. 24.º, do CT, e art. 13º, da CRP) – que impõe que se trate de igual modo o que é essencialmente igual, embora de modo diferente o que é fundamentalmente diferente –, uma vez que o autor se encontrava numa situação distinta daquela em que se encontravam os pilotos relativamente aos quais considera ter sido injustamente preterido.

Acresce que os pilotos (mais antigos) que integraram determinado curso de formação não são detentores de qualquer expectativa juridicamente tutelada, e muito menos são titulares de um direito a que a sua promoção se efetive anteriormente aos pilotos que tenham frequentado curso de formação posterior, mormente quando tal se deve, como se verifica no caso *sub judice*, a razões e vicissitudes de ordem estritamente objetiva, relacionadas com o tempo necessário ao averbamento e à revalidação da licença para operar a frota A320.

IV.

17. Em face do exposto, negando a revista, acorda-se em confirmar o acórdão recorrido.

Custas da revista a cargo do recorrente.

Lisboa, 14.01.2026

Mário Belo Morgado, relator

José Eduardo Sapateiro

Antero Dinis Ramos Veiga

1. Todos os sublinhados e destaques são nossos.↵

2. Como todas as demais disposições legais citadas sem menção em contrário
↵