

Nota Técnica

Número 126 - Junho de 2013

Os trabalhadores e o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro

Os trabalhadores e o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro

Introdução

Poucas horas antes de perder validade e após discussões polêmicas - com mais de 40 horas de debate em dois dias de votação na Câmara dos Deputados - a Medida Provisória 595/12 foi aprovada pelo Senado no dia 16 de maio de 2013. Em 05 de junho de 2013, foi sancionada pela Presidente Dilma Rousseff como Lei N° 12.815. Se na versão original a MP trazia uma série de impactos para os trabalhadores do setor, na forma final, o movimento sindical conseguiu reintroduzir pontos da Lei dos Portos¹ e avançar em outros aspectos importantes relacionados a questões sociais e da organização do trabalho.

As alterações no projeto original foram fruto de quase um mês de negociações entre trabalhadores, governo federal e representantes do Congresso Nacional, no âmbito da Mesa de Diálogo da MP dos Portos, que chegou a um entendimento comum sobre a pauta de reivindicações apresentada pelos portuários. Da elaboração do Acordo participaram os presidentes das federações representativas de trabalhadores portuários - FNP, FNE e Fenccovib² -, o presidente da comissão mista que discutiu a MP, deputado José Guimarães, e seu relator, senador Eduardo Braga; assim como representantes das Centrais Sindicais: CUT, CTB e Força Sindical, representantes da Casa Civil, da Secretaria de Portos, da Secretaria Geral da Presidência da República, do Ministério do Trabalho e da Previdência Social.

Esta nota técnica busca explicar algumas das alterações no marco regulatório do setor portuário, principalmente no que tange aos aspectos relacionados ao trabalho. Para melhor entendimento sobre o desenlace conjuntural e funcionamento do setor, sugere-se a leitura da Nota Técnica nº 119, de fevereiro de 2013.

Mudanças no marco regulatório no âmbito do trabalho

Nesta seção serão explicadas as alterações da Nova Lei dos Portos em relação aos aspectos do trabalho, assim como os pontos reintegrados do marco regulatório anterior, fruto do acordo negociado entre trabalhadores e o governo.

¹O marco regulatório anterior ficou conhecido como Lei dos Portos ou Lei de modernização dos Portos. Trata-se da Lei nº 8.630, de 1993.

²**FNP:** Federação Nacional dos Portuários; **FNE:** Federação Nacional dos Estivadores; **Fenccovib:** Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários. trabalhadores de bloco, arrumadores e amarradores de navios nas atividades portuárias.

Reconhecimento das categorias do trabalho portuário como diferenciadas

Na versão original, a MP facultava a contratação de trabalhadores segundo o acordo coletivo ou convenção coletiva da categoria econômica preponderante dos titulares das instalações portuárias. Tendo em vista a especificidade do trabalho portuário e a liberalização para que terminais privados movimentem cargas de terceiros – o que caracteriza prestação de serviço público portuário - o movimento sindical defendeu que o trabalhador que realize atividades portuárias seja reconhecido como portuário.

Desta forma, e em função do parecer do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)³, o novo marco regulatório passou a reconhecer as atividades de capatazia, estiva, conferência e conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco como categorias profissionais diferenciadas. Assim, a negociação coletiva das condições de trabalho terá que ser acordada com os sindicatos representativos dessas categorias, seja na condição de avulsos ou na de celetistas.

É importante salientar que a conceituação da categoria econômica diferenciada abrange trabalhadores sob uma regulamentação específica e com critérios particulares para o desempenho de sua atividade, razão pela qual confluem em interesses e identidade comuns. Assim, eventuais dúvidas no sentido de que no novo marco regulatório os trabalhadores que exercem atividades em instalações privadas (fora do porto organizado) possam não ser considerados como portuários são esclarecidas pelo próprio Parecer⁴ e Nota Técnica do MTE ao afirmar que é “*irrelevante a atividade econômica preponderante do empregador, a forma de contratação e o lugar onde a atividade é desempenhada*” [grifo nosso] (MTE- SRT, 2012, p.03):

(...) o direito do trabalho brasileiro conceitua e classifica a categoria profissional diferenciada como aquela que tem regulamentações específicas do trabalho, diferenciado-a dos demais empregados da mesma empresa, circunstância esta que possibilita aos empregados que exerçam funções e atividades pertencentes a categorias diferenciadas, a celebração de convenções e acordos coletivos de trabalho próprios e também diferenciados dos demais, de forma a atender aos interesses e peculiaridades inerentes à própria categoria diferenciada” (MTE- SRT, 2012, p.03).

E conclui:

³ MTE - Secretaria de Relações do Trabalho (SRT). **Nota Técnica 012/2012/SRTE/MTE**. Representação sindical do trabalhador portuário em face da Medida Provisória N°. 595 de 06 de dezembro de 2012. Dezembro de 2012

⁴ AGU – Consultoria Jurídica junto ao MTE. Parecer N°. 65/2013/CONJUR-TEM/CGU/AGU. Fevereiro de 2013

Os trabalhadores que exercem a atividade de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, independentemente da forma de contratação e do local onde exercem a atividade, pertencem à categoria profissional diferenciada de portuários, devendo, dessa forma, ser representados por sindicato específico [grifo nosso] (MTE- SRT, 2012, p.04).

Ainda, a Advocacia Geral da União, ao aprovar o Parecer da Consultoria Jurídica do MTE destaca, no Despacho N° 136/2013, que:

(...) o conceito de “área de porto organizado” é um conceito jurídico. Destarte, o regime de exploração do Porto pelos Terminais que se localizam fora da área do Porto Organizado é que se altera em relação aos que estão dentro da área do Porto Organizado. Todavia, é possível afirmar com clareza que ambos realizam operações portuárias e necessitam de mão de obra para funções iguais ou muito similares (AGU, 2013 p.02).

Deste modo, a negociação coletiva dos trabalhadores portuários deverá ser acordada com os sindicatos de tais categorias, dentro ou fora do porto organizado, o que foi assegurado, também, no Acordo assinado entre o Governo e representantes dos trabalhadores no dia 21 de março (**Anexo 1**), que, de maneira expressa pontua:

Isso significa que não importa qual seja a atividade preponderante do empregador, dentro ou fora do porto organizado, ele sempre terá que realizar suas negociações coletivas com os sindicatos dos trabalhadores portuários [grifo nosso] (SENADO FEDERAL, NOTA INFORMATIVA- Análise das reivindicações elencadas pelas entidades representativas dos trabalhadores portuários)

Reestabelecimento da proibição do trabalho temporário

Na versão original, a MP 595 suprimia o artigo 45 da Lei nº 8.630/1993 que impedia expressamente ao operador portuário contratar mão de obra sob o regime de trabalho temporário. Diante do risco de precarização que o uso de tal regime poderia representar, os trabalhadores reivindicaram e conseguiram manter tal impedimento no novo marco regulatório para as atividades que constituem categorias diferenciadas.

Reintegração dos Guardas Portuários como atividade fim nas empresas de administração portuária

A MP também suprimia a competência da Autoridade Portuária de: “organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto”. Por ser estratégico, principalmente quando se considera que os portos são extensão das fronteiras do Brasil, o movimento sindical reivindicou que tal atribuição continuasse

sendo competência da Administração Portuária, como definia a Lei nº 8.630. Esta demanda foi atendida no novo marco regulatório dos portos, embora o regulamento dos guardas portuários tenha sido deixado para elaboração futura.

A manutenção da guarda portuária como atividade fim nas empresas de administração portuária - que deve inibir a terceirização dessa função - e a proibição da contratação de trabalho temporário são conquistas importantes contra práticas em que o trabalho precário é mais frequente.

Qualificação profissional e treinamento dos trabalhadores portuários

Outra demanda do movimento sindical, também atendida no novo marco regulatório, foi a necessidade de dar ênfase à qualificação e treinamento dos trabalhadores portuários. A nova legislação passou a instituir regras mais claras e específicas para a formação profissional do trabalhador portuário. Estabelece como função do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), além do treinamento multifuncional (já contemplado na Lei dos Portos de 93), a adequação da formação profissional conforme os “modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos”, destacando a importância de que a formação do trabalhador acompanhe as mudanças tecnológicas e inovações nos processos de automatização no setor portuário. Além disso, o Ogmo deverá promover a criação de programas para a realocação dos trabalhadores portuários.

Outro resultado da negociação da Mesa de Diálogo, previsto na nova lei, é a criação de um fórum permanente e paritário, formado pelo governo e a sociedade civil, para discutir a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário.

Estes aspectos podem contribuir para o aperfeiçoamento, expertise técnica e adaptação dos trabalhadores ao processo de modernização dos portos.

Programas para garantir renda mínima e aposentadoria – Convenção 137 da OIT

Um avanço importante no aspecto social, igualmente conquistado na Mesa de Diálogo, se refere à previsão, na nova Lei dos Portos, da negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores avulsos e os operadores de uma renda mínima a ser assegurada aos portuários quando não houver movimentação de carga suficiente para a realização do seu sustento, o que pode ocorrer principalmente em portos sujeitos à sazonalidade de cargas. A garantia de renda mínima está prevista no item 2 do Artigo 2

da Convenção 137 da OIT⁵, ratificada pelo Brasil em julho de 1995 através do Decreto no 1.574. No entanto, até o momento não haviam sido tomadas medidas concretas para sua efetiva implantação.

Além disso, a Lei passou a dispor de garantia de benefício assistencial mensal de até um salário mínimo aos trabalhadores portuários avulsos com mais de 60 anos que não possuam meios para prover sua subsistência e que não conseguirem cumprir os requisitos para aposentadoria por invalidez, idade, tempo de serviço ou aposentadoria especial.

Estes pontos foram avanços fundamentais em relação ao marco regulatório anterior, que não contemplava tais disposições, e constituem um passo importante no sentido do cumprimento da Convenção 137. A busca por uma renda mínima em períodos de sazonalidade e a tentativa de encontrar formas para a aposentadoria para os trabalhadores portuários avulsos respondem a dispositivos desta Convenção, principalmente no que tange ao compromisso de promulgar medidas que reduzam os problemas sociais decorrentes da repercussão da automatização e dos novos métodos de processamento de cargas nos portos.

Reestabelecimento das formas de participação e representação dos trabalhadores no Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e no Conselho de Administração (Consad)

No CAP o movimento sindical conseguiu representação paritária entre trabalhadores e empresários. Embora com caráter consultivo, a legislação passou a prever que a distribuição das vagas observe a proporção de 25% para representantes dos empresários, 25% para representantes dos trabalhadores e 50% para representantes do poder público.

Outro ponto foi o reestabelecimento da forma de representação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas de administração portuária. A MP, na versão original, alterava a forma de eleição e participação do representante dos trabalhadores no Conselho de Administração (Consad), instituindo que passasse a ser regida pela Lei nº 12.353/2010. Tal mudança alteraria as formas de eleição e vedaria que o conselho participasse em temas sobre relações sindicais, remuneração, benefícios e vantagens, previdência complementar e assuntos assistenciais. No entanto, na Mesa de Diálogo foi possível, para os trabalhadores, reverter essa alteração e restaurar as práticas que vinham sendo consolidadas nos 20 anos da Lei dos Portos. Desta forma, a indicação de quem representa os trabalhadores continuará sendo feita pelo representante

⁵ A Convenção 137 da OIT se refere à repercussão social da automatização e dos novos métodos de processamento de cargas nos portos.

destes no CAP e não haverá impedimento na nova Lei na participação nesses temas, antes considerados vedados.

Possibilidade de conceder a Administração do Porto Organizado

Outro tema debatido na Mesa de Diálogo - e que o movimento sindical conseguiu alterar no novo marco regulatório - foi a supressão de parágrafo que permitia expressamente que os contratos de concessão pudessem abranger a administração portuária, no todo ou em parte. Na compreensão do movimento sindical, tal menção poderia abrir espaço a possíveis privatizações nas empresas públicas de administração portuária.

Critérios para posse de cargos diretivos na Administração do Porto Organizado

Os trabalhadores conseguiram incluir no novo marco regulatório critérios para a profissionalização da gestão nas Companhias Docas. Assim, nos compromissos de metas que as Companhias firmarão com a Secretaria dos Portos deverão constar os critérios que serão instituídos para a atuação nesses cargos. A intenção do movimento sindical é que a partir deste dispositivo sejam instituídos exigências e procedimentos claros e objetivos para o preenchimento de cargos diretivos nas empresas de administração portuária.

Ampliação da responsabilidade solidária do Ogmo

No marco regulatório anterior, o Ogmo só respondia solidariamente com os operadores portuários pela remuneração devida aos trabalhadores avulsos. Pela nova legislação, passará a responder solidariamente também pelas indenizações decorrentes de acidentes de trabalho.

Este aspecto é fundamental ao considerar o ambiente de trabalho portuário, em que o risco é inerente a diversas atividades de carga e descarga, principalmente quando da movimentação de peças de grande porte ou pesadas (contêineres, turbinas, máquinas etc.). Atividades nos porões dos navios de grãos também podem representar riscos à saúde do trabalhador (em função da aspiração de pó), assim como a movimentação de cargas perigosas, explosivos, gases inflamáveis, substâncias tóxicas etc.

Demais aspectos relacionados ao trabalho

Nas disposições transitórias, a Lei 8.630 previa que os acordos coletivos estabelecessem processos para a implantação progressiva da multifuncionalidade⁶ no

⁶ O trabalhador portuário avulso multifuncional é aquele que adquiriu uma série de conhecimentos e habilidades para desenvolver várias atividades e tipos de trabalho relacionados à movimentação de carga no porto.

trabalho portuário, visando adequá-la aos processos de manipulação de cargas. No entanto, na versão original da MP, a negociação deste processo não tinha sido prevista. Este ponto foi discutido na Mesa de Diálogo e o movimento sindical conseguiu garantir que as condições para exercer a multifuncionalidade sejam objeto de negociação, junto às outras condições do trabalho avulso, não podendo ficar só a critério dos operadores portuários. Assim, a Lei 12.815 incluiu a negociação desse processo entre as cláusulas a serem discutidas, junto com remuneração, definição de funções e composição de ternos. Deixa assim de ser uma disposição transitória e passa a ser parte integrante das condições de trabalho avulso.

Também ficou corrigida a omissão da capatazia e do bloco na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado, que deve ser feita, exclusivamente, entre trabalhadores avulsos registrados⁷.

Outros aspectos alterados no novo marco regulatório como resultado das negociações do movimento sindical são: a instituição de prazo para que os trabalhadores portuários avulsos possam entrar na justiça e a impossibilidade de extinguir a inscrição do trabalhador portuário avulso no cadastro e no registro em função de aposentadoria.

Outras mudanças do marco regulatório

Alterações nos parâmetros para concessão

Na versão original, a MP 595 previa que a concessão para operar terminais portuários dentro do porto organizado se daria em função da maior movimentação com a menor tarifa, como critérios para o julgamento da licitação. Na versão final, a legislação substituiu ‘maior movimentação’ por ‘maior capacidade de movimentação’ e incluiu, além da menor tarifa, o menor tempo de movimentação de carga. Porém, prevê que tais critérios sejam levados em consideração de maneira isolada ou combinada, além de outros que poderão ser estabelecidos. Assim, caberá ao edital a indicação sobre a necessidade de cumprir de maneira isolada ou conjunta tais pré-requisitos.

Modelo portuário com maior participação da iniciativa privada

Uma das mudanças que causou mais polêmica, e que foi também a principal finalidade do novo marco legal, foi a supressão da exigência que determinava que os terminais privados movimentassem prioritariamente carga própria e, subsidiariamente,

⁷ Em 2007 o Acórdão do Tribunal Supremo do Trabalho (TST), interpretou com base na Lei 8.630/1993 e na Convenção 137 da OIT que para contratar trabalhadores de capatazia com vínculo empregatício por tempo indeterminado, os operadores portuários deviam observar a prioridade dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados no Ogmo. Só quando houvesse vaga remanescente, poderiam recrutar fora do sistema Ogmo. No entanto, a falta da menção explícita na Lei 8.630/1993 permitia interpretações ambíguas.

carga de terceiros. Com o novo marco regulatório não há mais distinção entre carga própria e de terceiros. Portanto, terminais operados pela iniciativa privada dentro do porto organizado e terminais totalmente privados disputarão a movimentação de cargas.

Apesar da mudança no modelo portuário brasileiro em que passarão a coexistir *landlord ports*⁸ com portos totalmente privados⁹, a legislação prevê que novas instalações portuárias só possam funcionar de acordo com as diretrizes do planejamento do setor portuário. Portanto, novas instalações privadas só poderão ser construídas se houver compatibilidade entre o interesse do requisitante e as políticas nacionais de desenvolvimento do setor portuário, traçadas pelo Governo em nível nacional.

Aspectos institucionais

O rearranjo institucional do setor portuário implica uma série de mudanças:

- transfere portos fluviais e lacustres e vincula a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) à SEP;
- transfere algumas atribuições das Autoridades Portuárias para a SEP e Antaq¹⁰;
- Institui determinação que obriga às Companhias Docas a assinarem compromissos de metas com a SEP e estabelece a possibilidade de contratar serviços e adquirir bens através de regulamento simplificado;
- Estabelece o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, que passará a ser por 10 anos e poderá ter suas contratações pelo Regime Diferenciado de Contratações Públlicas;
- Define a criação da Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem e da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos) assim como a prévia criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)¹¹.

⁸ *Landlord ports* é o modelo predominante entre os mais importantes portos do mundo, como Xangai, Roterdã, Antuérpia, Cingapura, Nova York, Tianjin, entre outros. Nesse modelo o investimento em infraestrutura portuária, administração do porto e propriedade da terra e dos ativos são públicos, enquanto os investimentos em superestrutura e em equipamentos, assim como a operação portuária são privados. Nesse modelo se enquadram as Companhias Docas e os Portos Delegados.

⁹ Exemplos de portos totalmente privados são encontrados no Reino Unido e na Nova Zelândia. Na literatura tradicional, os portos totalmente privados são proprietários da terra e dos ativos e são responsáveis por todo o funcionamento do porto (administração e operação), assim como pelo investimento em superestrutura (armazéns, pátios etc.), máquinas e equipamento. Mas, também são responsáveis pelo investimento em infraestrutura portuária, ou seja, pelos acessos terrestres e marítimos.

¹⁰ Maior detalhamento na Nota Técnica 119 do Dieese, fev/2013. A realização dos procedimentos licitatórios passou a ser competência da ANTAQ, porém esta competência poderá ser transferida a Administração do Porto, delegado ou não, a critério do poder concedente.

¹¹ Criada em agosto de 2012.

Esse conjunto de medidas parece apontar para a tentativa do governo de centralizar políticas e planejar o setor portuário brasileiro de maneira sistêmica, integrando-o a um projeto de logística mais amplo. Assim, parece que, ao mesmo tempo em que motiva maior abertura para a participação privada, busca retomar e fortalecer o planejamento integrado no setor, a partir de uma maior centralidade.

O curso dos arrendamentos e autorizações

Em relação à prorrogação e renovação dos contratos de concessão, os prazos serão disciplinados em decretos de regulamentação¹². No entanto, na entrevista coletiva à imprensa em que a Ministra-Chefe da Casa Civil, Gleisi Hoffmann anunciou a sanção da Lei, o governo confirmou que os contratos anteriores a 1993 serão licitados imediatamente.

Segundo a Ministra, estudos sobre os arrendamentos do primeiro bloco de terminais em portos públicos apontam para investimentos na ordem de R\$2 bilhões. A expectativa é que o primeiro bloco tenha seus estudos concluídos e publicados até a primeira quinzena de julho deste ano e, a partir daí, todos os demais blocos sejam publicados sucessivamente até janeiro de 2014. O governo espera que a primeira rodada de licitações aconteça em outubro deste ano.

Ao todo são quatro blocos, o primeiro com 52 terminais, 26 na Companhia Docas de São Paulo e 26 na Companhia Docas do Pará. O segundo, com 43 terminais na Bahia, no Paraná e no porto de São Sebastião (SP). O terceiro, com 36 terminais em Suape, Itaqui e outros portos do Nordeste. E o quarto, com 28 terminais no Espírito Santo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Os portos de Manaus e de Imbituba também terão estudos elaborados para serem licitados. No total, serão 161 licitações. Após essa fase, serão feitos estudos também para os portos de águas profundas do Espírito Santo e de Ilhéus.

Em relação às autorizações já solicitadas à Antaq, a expectativa é que o primeiro lote seja liberado também em outubro deste ano. O valor preliminar das novas instalações portuárias é R\$ 25 bilhões, valor que considera investimentos de terminais de uso privado e estações de transbordo. No entanto, esta estimativa pode ser mais elevada, posto que alguns requisitantes ainda têm prazo para informar a previsão de investimento à agência.

Dessa forma, está previsto que, ainda no segundo semestre deste ano, o setor portuário receba investimentos expressivos e possa contribuir com a dinamização da economia do país.

¹² Foram vetados quatro artigos sobre o tema na nova legislação.

Considerações finais

O movimento sindical conseguiu alterações importantes na versão original da Medida Provisória 595, a partir das negociações na Mesa de Diálogo com o governo federal e os representantes do Congresso Nacional. A unidade entre as federações representativas dos trabalhadores portuários no Brasil foi fundamental para a apresentação de uma pauta consistente e precisa, assim como as ações sindicais unificadas e previamente coordenadas, tiveram impactos positivos no processo de abertura da negociação.

No Acordo entre o governo e o movimento sindical foi pactuado o reestabelecimento de aspectos do trabalho previstos na legislação anterior e que a versão original da medida provisória não contemplava. Além de reintegrar pontos da Lei 8.630, houve avanços importantes.

Entre os aspectos reestabelecidos encontram-se: a manutenção da guarda portuária nas administrações portuárias públicas, a forma de participação dos representantes dos trabalhadores nos conselhos de administração, a negociação da multifuncionalidade com os sindicatos dos trabalhadores, a proibição de contratação de mão de obra temporária e a exclusão do parágrafo que permitia, explicitamente, a concessão da administração portuária, redação que ficou nos moldes do marco regulatório anterior.

Já entre os aspectos em que houve avanços destacam-se:

- a ampliação da responsabilidade solidária do Ogmo que passará a contemplar também indenizações por acidentes de trabalho;
- a inclusão de critérios para a profissionalização da gestão nos cargos diretivos das Companhias Docas;
- a reorganização paritária entre setor privado e trabalhadores na composição do CAP;
- maior atenção aos aspectos relacionados a treinamento e qualificação;
- e, por fim, os programas de renda mínima e aposentadoria para os trabalhadores portuários avulsos, conforme a Convenção 137 da OIT, que trata das repercussões sociais da automação e novos métodos de movimentação de carga nos portos.

Cabe salientar que a ampliação da negociação coletiva e o reconhecimento das categorias portuárias como categorias diferenciadas são importantes para garantir as condições de trabalho e o cumprimento de normas e regulamentos específicos dos

trabalhadores deste setor, como a NR 29 que trata da saúde e segurança do trabalhador portuário.

Ainda, o novo marco regulatório na sua versão final pode fomentar a prática da negociação coletiva, assim como a atuação dos sindicatos representantes dos portuários. Tal cenário pode ser visto como um desafio e uma oportunidade. O desafio pode residir na necessidade de desenvolver e aperfeiçoar a capacidade dos sindicatos para negociar. E a oportunidade reside no papel de destaque que poderão vir a ter os sindicatos na participação dos processos negociais. Este último aspecto pode favorecer a continuidade da consolidação de sua atuação como representantes dos interesses dos trabalhadores portuários.

Bibliografia

BRASIL, Advocacia-geral da União. **Consultoria Jurídica junto ao MTE:** parecer nº. 65/2013/CONJUR-MTE/CGU/A. Brasília, 2013.

_____, Advocacia-Geral da União. **Despacho Nº.136/2013/CONJUR –MTE –CGU/AGU.** Brasília. 2013.

_____, Casa Civil. **Entrevista coletiva com a Ministra Gleisi Hoffmann sobre a sanção presidencial da MP dos Portos.** Brasília: TVNBR. 5 jun. 2013. 33 min. Disponível em: <http://www.casacivil.planalto.gov.br/multimidia/fotos/ministra-gleisi-hoffmann/05-06-2013-entrevista-coletiva-da-ministra-da-casa-civil-gleisi-hoffmann-sobre-portos-foto-paulo-h-carvalho-casa-civil-pr>.

_____. **Lei Nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993:** dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências. Brasília, 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 11 jun. 2013.

_____. **Lei Nº 12.815 de 5 de Junho de 2013:** dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Brasília, 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm. Acesso em: 11 jun. 2013.

_____. **Medida Provisória Nº 595 de 6 de dezembro de 2012:** dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Brasília, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm. Acesso em: 11 jun. 2013.

_____, Secretaria de Relações do Trabalho (SRT). **Representação sindical do trabalhador portuário em face da Medida Provisória Nº. 595 de 06 de dezembro de 2012.** Brasília, 2012. (Nota Técnica 012/2012/SRTE/MTE).

DIEESE. **Programa de Investimento em Logística:** Portos. São Paulo, 2013. Nota Técnica, n. 119. Disponível em: <www.dieese.org.br/notatecnica/2013/notaTec119portos.pdf>.

ANEXO



SENADO FEDERAL

NOTA INFORMATIVA

Análise das reivindicações elencadas pelas entidades representativas dos trabalhadores portuários.

A presente nota avalia a pauta de reivindicações dos trabalhadores portuários.

Bloco 1

1. Categoria Profissional Diferenciada:

Já encontra-se em andamento no Ministério do Trabalho e Emprego o reconhecimento das diversas categorias que atuam no trabalho portuário (capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações) como categorias profissionais diferenciadas.

Isso significa que não importa qual seja a atividade preponderante do empregador, dentro ou fora do porto organizado, ele sempre terá que realizar suas negociações coletivas com os sindicatos dos trabalhadores portuários. Em razão disso, deve ser retirada da parte final do art. 40 da MPV nº 595, de 2013, a referência à "categoria econômica preponderante".

2

2. Exclusão do Parágrafo único do art. 4º:

A redação do parágrafo único do art. 4º da MPV 595, que prevê a possibilidade de o contrato de concessão abranger a administração do porto organizado será revista. Recuperaremos o caput do art. 33 da Lei nº 8.630, de 1993.

Além disso, deve-se incluir um dispositivo que determine a inclusão, nos contratos de gestão entre a SEP e as Docas, de critérios para profissionalização da gestão das Docas.

3. Guarda Portuária:

Deve ser inserida no texto da MPV a Guarda Portuária, constituída de profissionais que atuam nos diversos portos organizados do Brasil. Sua atuação deverá ser regulamentada pela Secretaria de Portos da Presidência da República.

4. Conselho de Autoridade Portuária (CAP):

Na composição dos Conselhos de Autoridade Portuária, a lei será mais precisa e determinará que a sua composição será paritária entre empresários e trabalhadores. A proposta é que 50% de seus membros sejam representantes do Governo e os outros 50% da sociedade civil, sendo que metade representando os empresários e a outra metade, os trabalhadores.

5. Conselhos de Administração (CONSAD):

Nesse ponto deve ficar claro que a indicação para a representação dos trabalhadores perante o CONSAD deve ser feita mediante indicação do CAP, como previa a Lei 8.630, de 1993.

Outra questão que será atendida é a relativa à supressão do texto do art. 17 da MPV 595, de 2012, da remissão à Lei nº 12.353, de 28 de dezembro de 2010.

Bloco 2

1. Categoria preponderante:

Já tratado no item de da categoria profissional diferenciada.

2. Multifuncionalidade:

A multifuncionalidade é essencial para o bom desenvolvimento do trabalho nos portos e constará, de maneira explícita, no texto da lei.

3. Será criado um grupo com membros do governo e da sociedade civil organizada (trabalhadores e empregadores) para debater os temas relativos ao treinamento e qualificação do trabalhador portuário:

A questão relativa ao treinamento e qualificação dos trabalhadores portuários é questão absolutamente relevante e um fórum que discuta isso permanentemente poderá trazer enormes avanços no que importa à adaptação do trabalhador portuário ao processo de modernização dos portos.

Bloco 3

3

1. Cumprimento das diretrizes da Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho relativas à Renda Minima e Aposentadoria:

a) Renda mínima:

Serão encontrados caminhos para garantir, em lei,a percepção de uma quantia mínima que viabilize a subsistência do trabalhador avulso e de sua família nos períodos de sazonalidade.

b) Aposentadoria:

Em relação a aposentadoria dos trabalhadores portuários avulsos são dois aspectos que serão equacionados do ponto de vista legislativo. O primeiro ponto a ser resolvido é, atendendo as especificidades do setor, deixar claro como os trabalhadores avulsos vão comprovar, além do tempo de contribuição, a efetiva exposição, de modo permanente, a condições que prejudiquem a saúde ou a integridade física, para fins de aposentadoria especial. O segundo ponto diz respeito à previsão de um benefício assistencial para os trabalhadores que não consigam cumprir os requisitos para uma aposentadoria pelo Regime Geral de Previdência Social.

2. Vedaçāo ao uso de mão-de-obra temporária:

Deve ser inserido no texto da nova lei dispositivo que proiba a contratação temporária de trabalhadores portuários por parte dos operadores, conforme Lei nº 6019 de 3 de janeiro de 1974.

4

Rua Aurora, 957 – 1º andar
CEP 05001-900 São Paulo, SP
Telefone (11) 3874-5366 / fax (11) 3874-5394
E-mail: en@dieese.org.br
www.dieese.org.br

Presidente: Antônio de Sousa - Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de Osasco e Região - SP

Vice Presidente: Alberto Soares da Silva - Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de Campinas - SP

Secretária Executiva: Zenaide Honório - APEOESP - Sindicato dos Professores do Ensino Oficial do Estado de São Paulo - SP

Diretor Executivo: Edson Antônio dos Anjos - Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas de Máquinas Mecânicas de Material Elétrico de Veículos e Peças Automotivas da Grande Curitiba - PR

Diretor Executivo: Josinaldo José de Barros - Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Materiais Elétricos de Guarulhos Arujá Mairiporã e Santa Isabel - SP

Diretor Executivo: José Carlos Souza - Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de São Paulo - SP

Diretor Executivo: Luis Carlos de Oliveira - Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de São Paulo Mogi das Cruzes e Região - SP

Diretora Executiva: Mara Luzia Feltes - Sindicato dos Empregados em Empresas de Assessoramentos Perícias Informações Pesquisas e de Fundações Estaduais do Rio Grande do Sul - RS

Diretora Executiva: Maria das Graças de Oliveira - Sindicato dos Servidores Públicos Federais do Estado de Pernambuco - PE

Diretora Executiva: Marta Soares dos Santos - Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de São Paulo Osasco e Região - SP

Diretor Executivo: Paulo de Tarso Guedes de Brito Costa - Sindicato dos Eletricitários da Bahia - BA

Diretor Executivo: Roberto Alves da Silva - Federação dos Trabalhadores em Serviços de Asseio e Conservação Ambiental Urbana e Áreas Verdes do Estado de São Paulo - SP

Diretor Executivo: Ângelo Máximo de Oliveira Pinho - Sindicato dos Metalúrgicos do ABC - SP

Direção técnica

Clemente Ganz Lúcio – diretor técnico

Ademir Figueiredo – coordenador de estudos e desenvolvimento

José Silvestre Prado de Oliveira – coordenador de relações sindicais

Nelson Karam – coordenador de educação

Rosana de Freitas – coordenadora administrativa e financeira

Equipe técnica responsável

Fiorella Machiavello

Clóvis Scherer (revisão técnica)

Iara Heger (revisão de texto)