

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

PROJETO DE LEI Nº 3.002, DE 2015

Acresce artigo à Lei 11.442, de 05 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

Autor: Deputado MAJOR OLIMPIO

Relator: Deputado LOBBE NETO

EMENDA

Inclua-se no artigo 2º do Projeto de Lei nº 3.002/2015, a seguinte alteração:

“Art. 2º A Lei 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 22-A:

“Art. 22-A. Para os efeitos do disposto no art. 93 da Lei 8.213 de 18 de outubro de 1991, e do art. 429 do Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT), naquilo que tange às empresas de transporte rodoviário, ferroviário de cargas e empresas titulares de terminais portuários públicos e terminais de uso privado, será utilizado como base de cálculo o número de funcionários das empresas que exerçam atividades no âmbito administrativo.

.....” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a inclusão, no art. 22-A da Lei 11.442/2007, a inclusão das empresas titulares de terminais portuários públicos e terminais de uso privado considerando a especificidades das suas atividades operacionais portuárias.

Os trabalhadores atuantes na área de operação portuária, seja em Portos Públicos ou Privados, por se submeterem às exigências contidas em Leis especiais, e, portanto, necessitarem de condições de alto teor técnico, não integram a soma dos trabalhadores dos Terminais Portuários para o disposto no art. 93 da Lei no 8.213, de 24 de julho de 1991, bem como não integram a soma dos trabalhadores naquele segmento para efeitos da Lei 10.097, de 19 de dezembro de 2000.

Atualmente, a Lei 8.213/91, que trata dos planos e benefícios da Previdência Social, determina que as empresas com 100 ou mais empregados, sem distinção de atividade, preencham entre 2% e 5% dos seus cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas com deficiência.

Os terminais portuários da orla marítima empregam cada um, em média, algo bem perto de 1000 empregados, sendo que muitos ultrapassam este número. Ocorre, porém, que também em média 85% dos empregados estão na área Operacional, e, portanto, o restante 15% compõe os Administrativos.

Em assim sendo, pelo Artigo 93 da Lei 8.213/91, os terminais se enquadrariam na alíquota de 5% de PCD sobre o total.

Partindo do pressuposto que os empregados Operacionais não podem ser PCD, por razões óbvias, estes 50 PCD, considerando a acima referida média de 1.000 empregados, representariam, portanto 1/3 do total de 150 empregados Administrativos. Ora, este contingente na área administrativa, considerando ainda que engloba empregados de serviços gerais, que exigem também alguma aptidão física, seria um contingente de PCD, ou uma obrigação legal de contratar PCD, 1/3, muito acima do imaginado pelo legislador quando pensou em criar cotas para o emprego de PCD.

É válido lembrar que as áreas operacionais dos terminais portuárias são áreas de acesso e operação restrita, fato que expõe ao risco o PCD, à medida que a resposta para emergência deve ser imediata.

Assim, não considerando as áreas operacionais, a contratação de PCD para terminais portuários resultaria, ainda considerando a média acima referida, em 8 empregados PCDs nos quadros Administrativos.

Nas atividades portuárias, não administrativas, essa exigência esbarra em vários embaraços de caráter prático e legal.

Relativamente às pessoas com deficiência, há incompatibilidade para o exercício de várias atividades operacionais, dentre elas: a de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações, arrumação de grande porte,

peação e despeação; movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação, em razão da especificidade da natureza que o próprio trabalho demanda, estas exclusivas para aqueles trabalhadores que migram da terra para trabalho em navio.

Contudo, existe ainda as atividades nos terminais (em terra) que por sua vez, também, exigem habilitação e qualificação técnica apoiadas pelos Órgãos Gestores de Mão de Obra em portos públicos, por exemplo. Dentre elas, pode-se citar: operação de guindastes, shiploaders, empilhadeiras, moegas, a manutenção destes equipamentos, bem como a manutenção das infraestruturas de cais, pátios e armazéns.

Todas essas funções exigem rápida resposta e são sensíveis aos limites de natureza física, mental ou sensorial. Em decorrência, não há como empregar pessoas com deficiência na “beira do cais”.

Ante o exposto, solicito apoio a todos os pares.

Sala das Sessões, em 12 de abril de 2017.

Deputado **LAERCIO OLIVEIRA**