

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **REQUERIMENTO Nº , DE 2018**

(Do Sr. ROBERTO SALES)

Requer seja realizada audiência pública conjunta com a Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público para debater a retirada, pela Nota Técnica P005 do Ministério do Trabalho, de direitos assegurados aos trabalhadores portuários na conferência de capatazia pela Convenção 137 e pela Recomendação 145 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Senhor Presidente:

Requeiro, com fundamento no art. 255 do Regimento Interno, a realização de audiência pública conjunta com a Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público para debater a retirada, pela Nota Técnica P005 do Ministério do Trabalho, de direitos assegurados aos trabalhadores portuários na conferência de capatazia pela Convenção nº 137 e pela Recomendação nº 145 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

### **JUSTIFICAÇÃO**

Segundo documento encaminhado ao nosso Gabinete pela Associação dos Servidores Aposentados dos Portos do Estado do Rio de Janeiro (Asaportos), o Plano Unificado de Cargos e Salários (PUCS) foi implantado, a partir de 1989, em todo o Brasil, com vigência, nomenclaturas e funções válidas para todas as Companhias Docas e os portos administrados diretamente pela Portobrás, em todo o território nacional.

A partir de 1990, com a extinção da Portobrás, este plano, em sua estrutura, perdurou ainda por vários anos, até que, com o passar do tempo e a efetivação do processo de descentralização administrativa, passou a ter reajustes diferenciados para cada Companhia, vigorando, entretanto, a mesma estrutura do PUCS, com os mesmos cargos, funções e atribuições para todas as categorias de portuários, mas com paulatina diferenciação dos salários-base. Essa estrutura só veio a ser modificada, no caso do Rio de Janeiro, a partir de 2009.

O PUCS foi amplamente discutido e aprovado, na época, por todas as instâncias possíveis de governo e dos trabalhadores portuários de todo o Brasil, obtendo, inclusive, para a sua definitiva implantação, o necessário aval do Conselho Interministerial de Salários das Empresas Estatais (CISEE), ou seja, de um colegiado de Ministros, sendo depois devidamente registrado e homologado pelo Ministério do Trabalho.

A importância dessa informação reside no fato de que este Plano, com as suas descrições de funções inerentes, estava em perfeita vigência no ano de 1998. Tal fato não poderia jamais ter sido ignorado, por sua importância fulcral para o correto entendimento do assunto, pelos agentes do Ministério do Trabalho (MTb) que redigiram e avalizaram a Nota Técnica P005, quase dez anos após a implantação do PUCS.

Ainda segundo o documento mencionado, é de se notar, por sua extrema relevância, que os conferentes de capatazia, seja no Rio de Janeiro ou em outra Companhia Docas, ou em qualquer outro porto vinculado, estavam imbuídos de função pública, trabalhando, em última análise, como representantes dos interesses do Estado brasileiro, que detinha o controle acionário das diversas Companhias Docas, concessionárias estatais e que, por força de Lei, possuíam a exclusividade da prestação dos serviços em terra.

No caso do Rio de Janeiro, a União detinha cerca de 97% do controle acionário da Companhia, o que outorgava a esses profissionais uma importância vital para o controle estatal das mercadorias transitadas no porto, ao contrário dos chamados conferentes de carga e descarga, que

representavam os interesses dos armadores e seus prepostos através das chamadas entidades estivadoras.

Os armadores estrangeiros representavam, à época, quase a totalidade das operações de tráfego aquaviário internacional, o que tornava ainda mais importante a figura do conferente de capatazia na segurança e defesa dos interesses das Companhias Docas e, portanto, como concessionárias estatais dos próprios interesses do Estado.

A conferência de capatazia englobava, além da conferência ao costado das embarcações realizada "lado a lado" com o conferente representante dos armadores, um conjunto de inúmeras outras funções que independiam da estada ou não do navio no porto.

Fazem parte desse rol de atividades, entre outras: a conferência das mercadorias descarregadas nos armazéns e pátios; a supervisão de toda a equipe de trabalhadores escalados para a operação; todo o controle documental da carga exportada ou importada com a verificação das devidas liberações por parte dos agentes públicos e o consequente pagamento das taxas devidas; a manutenção de todos os registros documentais inclusive dos livros de "Faltas e Avarias"; a transferência interna das mercadorias; funcionando como mão de obra essencial e acessória aos agentes do Fisco e de outros órgãos públicos.

Tudo isso, segundo a Asaportos, foi ignorado pelo Ministério do Trabalho e pelo Ministério Público do Trabalho.

Ao incorporar a Convenção nº 137 e a Recomendação nº 145 da OIT ao ordenamento jurídico pátrio, o Congresso Nacional visou, com o respaldo do empresariado, adotar o devido amparo a todos os trabalhadores dos portos, inclusive os portuários, empregados do sistema portuário, em caso de demissão sem justa causa, no mercado de trabalho ofertado pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem nenhuma espécie de distinção, mas respeitando, sempre, a qualificação e a devida habilitação desses trabalhadores, conforme as leis e as práticas nacionais, insculpidas naqueles diplomas internacionais.

Assim, embora a norma legal estabeleça que, como empregado da administração do porto, da atividade de capatazia, tem o conferente de capatazias o direito, assegurado pelo artigo 70 da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/1993 revogada pela Lei nº 12.815/2013), de obter o registro como trabalhador portuário avulso na atividade de capatazia, em OGMO de sua escolha, por ato unilateral do empregador, o registro, ou o título de habilitação plena para o exercício da atividade, não teria o condão de torná-lo de antemão um trabalhador multifuncional, desrespeitando sua qualificação profissional.

Afirma também a Asaportos que os pareceristas do MTb confundiram atividade com função. A atividade de capatazia engloba várias funções, e seus trabalhadores jamais praticaram a multifuncionalidade, e a legislação em vigor não deu aos pareceristas e nem ao OGMO o poder de assim proceder, pois a Lei nº 8.630/1993 previa, em seu art. 57, § 1º, que a multifuncionalidade só poderia ser implementada através de acordo ou convenção, ou seja, com o consentimento dos trabalhadores, o que de fato não aconteceu, já que nenhum acordo ou convenção estipulou ou consentiu nesse sentido.

Além disso, a interpretação equivocada dada à matéria pela Nota Técnica 005 do MTb teria fundamentado, inclusive, a manifestação do Ministério Público do Trabalho contrária à pretensão dos autores, em junho de 2004, na ação trabalhista que envolveu cerca de 40 conferentes de capatazia, nos seguintes termos:

#### *DA MANIFESTAÇÃO*

*No sistema anterior à modernização dos portos havia dois momentos de conferência de carga: uma realizada no cais pelas companhias docas (conferência de capatazia-monopólio estatal), a segunda realizada no convés do navio, pelos operadores portuários.*

*Atualmente com a nova sistemática, não há mais mudança de responsabilidade, isto é, a conferência é única, realizada apenas no momento em que a empresa recebe a carga, pelo operador portuário contratado.*

*Assegurou-se aos empregados conferentes de capatazia das companhias docas o registro junto ao OGMO (art. 70 da Lei n. 8.630/93).*

*Verifica-se em alguns portos a insistência de tais trabalhadores de serem escalados para a função de conferência*

*sendo que a função que aqueles exerciam (conferência de capatazia) é absolutamente distinta da conferência de carga e descarga.*

*Embora em tese, os antigos conferentes de capatazia estejam aptos para a conferência de carga e descarga, isso somente será possível após a implementação da multifuncionalidade estabelecida no art. 57 da Lei n. 8.630/93.*

*Na esteira desse entendimento, o teor da Nota Técnica n. P005, da Secretaria Nacional de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego:*

*"Existe alguma similaridade nas atividades desses profissionais..."*

*Dessa forma, opina o Ministério Público do Trabalho pela improcedência dos pedidos.*

*É o parecer.*

Poder-se-ia notar, portanto, a tentativa de demonstrar que a adoção de uma "nova sistemática", com o advento da então Lei nº 8.630/93, unificou, através da figura do operador portuário previsto na norma, o trabalho portuário, o que implicaria, necessariamente, a inadequação de se manter os serviços dos conferentes e capatazia.

Por fim, temos o argumento de que a incorporação da Convenção nº 137 e a Recomendação nº 145 da OIT ao ordenamento jurídico pátrio foi o grande consenso obtido para que as negociações entre governo, empresários e trabalhadores pudessem prosseguir sem maiores sobressaltos. Esses diplomas e suas garantias, portanto, são antecedentes ao processo de privatização dos portos e esse reconhecimento do direito desses trabalhadores em conferência de capatazia deveria ter sido incluído nos contratos de arrendamento e na constituição do OGMO para o exato cumprimento da Lei.

Isso, entretanto, não parece ter sido obedecido, apesar de todas as partes terem perfeito conhecimento, durante o processo de discussão e elaboração da Lei, de que haveria, necessariamente, embutido nesse processo, um custo social que teria de ser absorvido, já que os trabalhadores não eram os culpados pela adoção dessas transformações.

Necessário, então, esclarecermos a responsabilidade do Governo Federal e da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRj), designada em Lei como Autoridade Portuária, em não ter tomado nenhuma providência quanto à reparação dos danos econômicos e sociais sofridos por esses trabalhadores, ao longo de todos esses anos, preocupando-se somente,

quando da assinatura dos arrendamentos, com a parte comercial do negócio e não observando, como era seu dever, as questões sociais envolvidas.

Além disso, importante esclarecermos o alcance efetivo da Nota Técnica P005 do Ministério do Trabalho, que não poderia ultrapassar os limites da competência do Órgão, passando a legislar sobre a matéria.

Dessa forma, cumpre a nós, Parlamentares, o papel de fiscalização e controle do correto cumprimento da Lei para que seus efeitos, em toda a sua plenitude, possam ser observados.

Nesse sentido, gostaríamos de sugerir sejam convidados para participar da Audiência Pública os representantes dos seguintes órgãos, instituições e setores envolvidos na presente discussão:

- Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;
- Ministério do Trabalho;
- Ministério Público do Trabalho;
- Companhia Docas do Rio de Janeiro;
- Conselho de Autoridade Portuária/RJ;
- Órgão Gestor de Mão de Obra do Rio de Janeiro (OGMO/RJ);
- Federação Nacional dos Portuários;
- Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (Fenccovib);
- Federação Nacional dos Estivadores; e
- Associação dos Servidores Aposentados dos Portos do Estado do Rio de Janeiro (Asaportos).

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018.

Deputado ROBERTO SALES