



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 82, DE 2007

(Do Sr. Beto Mansur)

Altera a redação do art 8º da Lei n.º 9.719, de 27 de novembro de 1998, que "dispõe sobre normas e condições gerais e proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências".

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Na escalação diária do trabalhadores portuário avulso deverá ser observado o intervalo mínimo de seis(O6) horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situação excepcionais, constantes de acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Parágrafo único. O intervalo mínimo de que trata este artigo será observado sempre que o trabalhador portuário avulso tenha cumprido a carga horária máxima de seis (6) horas consecutivas, no seu respectivo turno de trabalho imediatamente anterior.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O desarquivamento deste Projeto de Lei , cujo autor anterior foi o ex-Deputado João Herrmann Neto, atende aos pedidos do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão pelo seu Presidente, Sr. Rodnei Oliveira da Silva e pela Federação Nacional dos Estivadores pelo seu Secretário Geral, Sr. Jair José Dantas.

O Capítulo II da Consolidação das Leis do Trabalho aprovada pelo Decreto n.º 9.452, de 01/05/43, com suas alterações subsequentes no qual se insere o intervalo de onze horas consecutivas para descanso entre duas jornadas atribuído aos empregados em geral, nunca foi aplicado aos Trabalhadores diaristas avulsos ocupados nos serviços de estiva e de capatazia sujeitos a regime especial.

Tal exclusão foi decorrência natural da constatação de que os que trabalham nos serviços de estiva e de capatazia na condição de diaristas avulsos nos portos poderão ser convocados para prestar serviços de acordo com o regime especial que regula suas atividades, não estando submetidos às normas gerais aplicadas aos empregados de que trata a legislação consolidada, sendo essa exclusão confirmada mediante numerosas resoluções pelo Conselho Superior do Trabalho Marítimo – CSTM, órgão atualmente extinto, mas que na época possuía competência outorgada pela Leis n.º 4.589, de 11/12/64, para dispor sobre a matéria.

Os fundamentos daquela exclusão também residiram na constatação de que o trabalhador portuário avulso que depende exclusivamente da atividade do porto, sem outra fonte de rendimentos, embora permaneça diuturnamente à disposição da entidade requisitante, aguardando possível engajamento na escala do rodízio, não goza de nenhuma garantia salarial se não ocorrer àquela requisição, ficando em ociosidade compulsória não remunerada.

Aproveita então o trabalhador portuário avulso todas as oportunidade de engajamento na escala do rodízio quando da maior demanda de trabalho no porto, sacrificando muitas vezes horas de lazer e descanso com jornadas sucessivas, prevenindo-se de eventual escassez

de serviço nos períodos subsequentes, para manter o nível de remuneração capaz de suprir suas necessidades sociais.

Cabe acentuar ainda que a prestação de serviço em jornadas sucessivas decorre de livre opção do trabalhador e das possibilidades de oferta de trabalho, sendo certo que o intervalo de 11 horas consecutivas em princípio, atribuído ao emprego, será automaticamente adotado ou muitas vezes até ampliado, dependendo do movimento do porto em face do sistema de rodízio fiscalizado pelo órgão competente.

Consequentemente, o trabalhador portuário avulso em nenhuma circunstância foi durante décadas privado do seu direito ao trabalho quando estivesse habilitado na sua ordem de formação no rodízio, o que ofenderia preceito constitucional imperativo.

Por isso mesmo, a Lei n.º 8.630, de 25/02/93, que “dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências”, reformulou fundamentalmente as relações do trabalho portuário avulso sem cogitar, contudo, da imposição do intervalo interjornadas que prosseguiu a rigor obedecendo às diretrizes insculpidas em resoluções do CSTM.

Todavia, através de Medida Provisória sucessivamente reeditada nos termos constitucionais então vigentes e finalmente convertida na Lei n.º 9.719, de 27/11/98, foi estendido ao trabalhador portuário avulso o mesmo tratamento adotado pela CLT em relação aos empregados na sua definição genérica estabelecendo:

“ Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá sempre ser observado um intervalo mínimo de onze horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situações excepcionais, constantes de acordo ou convenção coletiva de trabalho”

Estamos inteirados que o texto legal em tela foi produzido no âmbito do Grupo Executivo para Modernização dos Portos – GEMPO, criado pelo Presidente da República pelo Decreto nº1.467, de 27/04/95, para propor atos e ações destinados a viabilizar a implementação do regime jurídico instituído pela Lei n.º 8.630/93 o que constituiu uma inovação inusitada nas relações do trabalho portuário avulso criando problemas regionais de toda ordem.

Afinal, na época da promulgação da lei n.º 9.719/98, o modelo de gestão portuária que vinha sendo praticado estava em regime de transição, sendo recomposto com extraordinária velocidade passando os portos praticamente em geral a funcionar em turno de seis (06) horas corridas, diuturnamente, desaparecendo a sistemática anterior fundada em 08 ou 10 horas conforme o caso.

Essa mudança de duração do trabalho portuário dispensado prorrogações e continuações anteriores concomitantemente criou problemas regionais especialmente nos portos frequentemente submetidos a entre safras e oscilações no comércio exterior, privando

os trabalhadores muitas vezes de acesso ao trabalho para qual estão habilitados, restringindo suas oportunidades de engajamento e ganhos individuais.

Ademais, essa generalização do limite de seis(6) horas impede até a celebração dos instrumentos normativos de que trata o artigo 8º in fine da Lei n.º 9.719/98, por constituir preceito inovador incompatível com o atual regime de seis (6) horas adotados como duração da jornada de trabalho portuário.

Atente-se, ainda, que essa redução do descanso para seis (6) horas dar-se-á quando o Trabalhador Portuário Avulso tiver tabalhado apenas seis horas no seu período de trabalho imediatamente anterior. Ou seja: isto ocorrerá quando no seu turno recém concluído, também tenha tido uma carga reduzida de desgaste físico e mental. Além do que isto será objeto de acordo ou convenção coletiva, passando assim pelo crivo dos obreiros em assembléias geral.

Por todo o exposto, os problemas inconvenientes ora sumariamente relatados não impõe ônus aos setores empresariais envolvidos na gestão portuária favorecendo interesses legítimos da coletividade portuária obreira, que anseia pelo aperfeiçoamento, disciplina e regularidade operacional no sistema de administração da mão-de-obra razão pela qual confiamos na sua aprovação.

Diante do considerável alcance social dessa proposta que visa sobretudo corrigir uma enorme distorção, esperamos contar com o beneplácito dos nobres membros deste Parlamento.

Sala das Sessões, em 08 de fevereiro de 2007.

Deputado **BETO MANSUR**
PP/SP

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

LEI Nº 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998

Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências.

.....

Art. 8º Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá sempre ser observado um intervalo mínimo de onze horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situações excepcionais, constantes de acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Art. 9º Compete ao órgão gestor de mão-de-obra, ao operador portuário e ao empregador, conforme o caso, cumprir e fazer cumprir as normas concernentes a saúde e segurança do trabalho portuário.

Parágrafo único. O Ministério do Trabalho estabelecerá as normas regulamentadoras de que trata o caput deste artigo.

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

TÍTULO II DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO II DA DURAÇÃO DO TRABALHO

Seção III Dos Períodos de Descanso

Art. 66. Entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso.

Art. 67. Será assegurado a todo empregado um descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, o qual, salvo motivo de conveniência pública ou necessidade imperiosa do serviço, deverá coincidir com o domingo, no todo ou em parte.

Parágrafo único. Nos serviços que exijam trabalho aos domingos, com exceção quanto aos elencos teatrais, será estabelecida escala de revezamento, mensalmente organizada e constando do quadro sujeito à fiscalização.

LEI Nº 4.589, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1964

Extingue a Comissão do Imposto Sindical, a Comissão Técnica de orientação Sindical, cria órgãos no Ministério do Trabalho e Previdência Social, e dá outras providências.

CAPÍTULO I INTRODUÇÃO

Art. 1º São extintas a Comissão do Imposto Sindical e a Comissão Técnica de Orientação Sindical e feitas, na estrutura administrativa do Ministério do Trabalho e Previdência Social e nas atribuições dos seus órgãos, as alterações constantes desta Lei.

Art. 2º São criados o Departamento Nacional de Emprego e Salário, o Conselho Superior do Trabalho Marítimo e as Delegacias Regionais do Trabalho do Distrito Federal e do Estado da Guanabara, e transformada a atual Divisão de Higiene e Segurança do Trabalho, em Departamento Nacional de Segurança e Higiene do Trabalho.

Parágrafo único. Os órgãos ora criados ou transformados terão a organização fixada nos respectivos Regimentos, consoante as atribuições estabelecidas nesta Lei.

.....

.....

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.

CAPÍTULO I

DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

** Inciso I com redação dada pela Lei nº 11.314, de 03/07/2006.*

II - Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 11.314, de 03/07/2006.*

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebramares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei;

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário.

** Inciso V com redação dada pela Lei nº 11.314, de 03/07/2006.*

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

.....

.....

DECRETO Nº 1.467, DE 27 DE ABRIL DE 1995

Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos.

Art. 1º Fica criado o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO), com a finalidade de coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro, em especial a efetivação plena das disposições estabelecidas pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 2º Compete ao GEMPO:

I - elaborar, implementar e monitorar o Programa Integrado de Modernização Portuária;

II - acelerar a implementação de medidas no sentido de descentralizar a execução dos serviços portuários prestados pela União, na modalidade de concessão e arrendamento, inclusive à iniciativa privada;

III - adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários, obedecido o disposto na Lei nº 8.630, de 1993;

IV - adotar medidas visando o efetivo funcionamento dos órgãos gestores de mão-de-obra e dos Conselhos de Autoridade Portuária, bem assim a racionalização das estruturas e procedimentos das administrações portuárias;

V - propor os atos normativos que se fizerem necessários à implantação do Programa previsto no inciso I.

Art. 3º O GEMPO subordinar-se-á à Câmara de Políticas de Infra-Estrutura e será integrado por um representante de cada Ministério a seguir indicado:

I - dos Transportes;

II - do Trabalho;

III - da Fazenda;

IV - da Indústria, do Comércio e do Turismo;

V - da Marinha.

§ 1º Os titulares dos Ministérios relacionados no caput deste artigo participarão das reuniões da Câmara de Políticas de Infra-Estrutura em que a modernização de portos estiver em pauta.

§ 2º Poderão ser convidados a participar dos trabalhos do GEMPO representantes de outros órgãos ou de entidades públicas ou privadas.

§ 3º Os membros do Gempo, e seus respectivos suplentes, serão designados pelo Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, mediante proposta dos Ministros de Estado a que estiverem subordinados.

** § 3º com redação dada pelo Decreto nº 2.458, de 19/01/1998.*

§ 4º O Presidente da República nomeará, dentre os integrantes do grupo, o Secretário-Executivo do GEMPO, o qual se reportará ao Presidente da Câmara de Políticas de Infra-Estrutura.

§ 5º A Secretaria-Executiva do GEMPO funcionará dentro da estrutura organizacional do Ministério a que pertencer o seu Secretário-Executivo, ficando o referido órgão encarregado do apoio técnico-administrativo que se fizer necessário.

§ 6º As funções de membro do GEMPO serão consideradas missão de serviço relevante.

Art. 4º O GEMPO, no prazo de trinta dias, a contar da data de sua criação, elaborará e encaminhará, para a aprovação do Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, o regimento interno disciplinando o seu funcionamento.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

FIM DO DOCUMENTO
