

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI N° 82, DE 2007

Altera a redação do art. 8º da Lei nº. 9719, 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”.

Autor: Deputado Beto Mansur

Relator: Deputado Sandro Mabel

VOTO EM SEPARADO

Vem a esta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, para manifestação quanto ao mérito, o Projeto de Lei nº 82, de 2007, que Altera a redação do art. 8º da Lei nº. 9719, 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”.

Apesar de o mérito parecer apresentado pelo Deputado Sandro Mabel, um dos mais brilhantes parlamentares da Câmara dos Deputados, entendo que a matéria deva ser rejeitada pela Câmara dos Deputados, pois em que pese o caráter meritório da preocupação do autor da propositura com as oportunidades de trabalho e com os rendimentos dos trabalhadores portuários e, ainda, com o impacto que a legislação em vigor, a matéria irá ocasionar “problemas regionais de toda ordem”, cabendo as seguintes considerações:

- Os trabalhadores avulsos e vinculados são regidos pelas mesmas normas, quando aplicáveis, a ambas as modalidades, e com regras específicas quando a especificidade do tipo de contratação assim determina isto sem perder de vista o comando contido no inciso XXXIV do art. 7º da Constituição Federal, que garante os mesmos direitos a ambos:

Art. 7º, XXXIV, CF/88 – "igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso"

- Entre duas jornadas de trabalho deve haver um período mínimo de onze horas consecutivas para descanso, regra esta aplicável tanto para o trabalhador urbano (art. 66, CLT) como para o rural (art. 5º, Lei 5.889/73): "Art. 66. Entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso."

- A Lei n. 5.889, de 8-6-1973, em seu art. 5º determina que em qualquer trabalho contínuo de duração superior a 6 (seis) horas, será obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, observados os usos e costumes da região, não se computando este intervalo na duração do trabalho. Entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso.

O comando constante na lei quer dizer que, terminada uma jornada diária de trabalho, o empregado somente poderá iniciar nova jornada de trabalho, para o mesmo empregador, depois de transcorridas, no mínimo, 11 (onze) horas.

- A Súmula nº 110 do Tribunal Superior do Trabalho - TST dispõe que "No regime de revezamento, as horas trabalhadas em seguida ao repouso semanal de 24 horas, com prejuízo do intervalo mínimo de 11 horas consecutivas para descanso entre jornadas, devem ser remuneradas como extraordinárias, inclusive com o respectivo adicional", reconhecendo e normatizando a excepcionalidade dos intervalos inferiores a 11 horas disposto na legislação anteriormente citada.

- A lei 6.514/77 e, também, a Convenção da OIT nº 152 (relativa à Segurança e Higiene dos trabalhadores portuários, promulgada pelo Decreto nº 99.534/90), contribuem para que o Ministério do Trabalho e Emprego instituisse, em 1997, a Norma Regulamentadora nº 29 (NR 29), objetivando a proteção contra acidentes e doenças profissionais dos TPA, dispondo sobre a saúde e segurança do trabalho portuário .

- A lei 9.719/98 que “Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências”, complementa alguns temas já tratados na lei 8.630/93, destacando, entre eles, a obrigação do operador portuário repassar ao OGMO a remuneração dos avulsos no prazo de 24 horas da

realização do serviço e o intervalo de 11 horas consecutivas entre duas jornadas de trabalho.

- A Convenção nº 137 e a Recomendação nº 145 da OIT, promulgadas no Brasil em 1995, tratam da repercussão social dos novos métodos de movimentação de cargas nos portos, recomendando a adoção de novas políticas de empregos permanentes ou regulares nos portos e ainda a adequação dos profissionais à nova realidade do trabalho com uma qualificação mais ampla.

- Em contraparte, muitas vezes nas convenções coletivas de trabalho estão previstas exceções a este conjunto de normas. O número de exceções relacionadas são tantas que isso, por vezes, acaba sendo entendido erroneamente como regra. Os próprios trabalhadores portuários avulsos querem a "dobra", como chance de auferir uma remuneração maior, em virtude da sazonalidade de oferta de trabalho.

Esta excepcionalidade poderia até ser considerada temporariamente aceitável em alguns casos, como, por exemplo, em portos sazonais, desde que esteja trabalhando para a diversificação e adequação de sua movimentação ou naqueles com um quantitativo de trabalhadores portuários avulsos em número insuficiente, quando existe em curso processo de qualificação de um número de trabalhadores que possa vir a atender à demanda.

Sem nos estendermos mais no arcabouço legal e normativo e a título de conclusão pode-se afirmar que ao trabalhador avulso são garantidos os mesmos direitos do trabalhador com vínculo empregatício, não havendo como suprimir-lhe a igualdade em relação ao intervalo intrajornada, ainda mais por se tratar de direito de ordem pública, uma vez que envolve a saúde e segurança do trabalhador.

A alteração dos marcos vigentes como a proposição em tela, a nosso ver, não pode erigir-se como fator impeditivo do direito, assegurado nos arts. 7º, XXXIV, da CF/88.

Cabe ainda salientar de que o fato da Lei 8.630/93 ter relegado à negociação coletiva o estabelecimento dos critérios de remuneração e condições de trabalho para o trabalhador portuário avulso, não retira a obrigatoriedade da aplicação dos comandos legais já existentes, notadamente as Normas de Segurança e Saúde do Trabalho (art.157, I, da CLT), presente no art 9º da Lei 9.719/98.

Um fator preponderante e determinante para que as horas de descanso sejam de 11 horas é que a área portuária responde por um número considerável de acidentes.

Dados do OGMO - Órgão Gestor da Mão-de-Obra do Porto de Santos revela que nos últimos 27 anos ocorreram impressionantes 46.508 acidentes no Porto de Santos, uma média de 1722 por ano - ou quase cinco por dia, independente da gravidade. Deste total, vários trabalhadores morreram nos porões dos navios ao longo dos últimos anos.

A situação deve-se salientar, vem melhorando. Se em 1984, o cais chegou a registrar 5.762 acidentes, em 2007 foram 185. Mesmo assim, a cada dois dias um trabalhador se acidentou no cais, precisando se afastar ou não do trabalho.

Não podemos colocar a responsabilidade do acidente do trabalho nos trabalhadores, através de concessão de horas insuficientes de descanso, com grande possibilidade de criar uma "consciência culposa" nos mesmos, de serem apontados como causadores dos acidentes. Portanto é imperioso dar uma condição segura para os trabalhadores, pois o avanço e a socialização das técnicas prevencionistas indica que o descanso entre as jornadas de trabalho é fundamental.

Pelo exposto, e acreditando haver espaço normatizador para a gestão da mão de obra avulsa respeitando os marcos legais e normativos já consolidados, que existem para assegurar a saúde e segurança do trabalhador, bem como respeitando o novo ordenamento no regime de exploração comercial dos portos brasileiros é que sou pela rejeição do voto do Deputado Sandro Mabel ao Projeto de Lei nº. 82/2007.

Sala da Comissão, em 16 de dezembro de 2008.

Deputado Nelson Marquezelli
Relator