

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 2.882, DE 2004

Altera a Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para incluir a categoria de amarradores e atracadores de navios entre os trabalhadores portuários

Autora: Deputada IRINY LOPES

Relator: Deputado SANDRO MABEL

I - RELATÓRIO

A Deputada Iriny Lopes apresenta ao Congresso Nacional o Projeto de Lei n.º 2.882, de 2004 que Altera a Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para incluir a categoria de amarradores e atracadores de navios entre os trabalhadores portuários.

Arquivado ao termino da legislatura, o Projeto foi desarquivado por requerimento da autora

No prazo de cinco sessões, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Antes de ser arquivado o Projeto, o ilustre Deputado Carlos Alberto Leréia foi designado Relator da matéria no âmbito da CTASP. De início, o então relator ofereceu parecer pela rejeição. Mais tarde, alegando ter sido convencido por discussões com seus pares e pelas razões do advogado dos amarradores e atracadores, reformulou o parecer oferecido

anteriormente, concluindo pela aprovação da matéria. Ambos os pareceres deixaram de ser apreciados.

Com todo respeito ao ilustre Deputado Leréia, as considerações feitas em seu segundo pareceram-nos um esforço político para adotar a causa dos amarradores e atracadores, o que é sempre um esforço louvável, pois trata-se de ser sensível à luta destes trabalhadores na busca por reconhecimento e melhores condições de trabalho. Ocorre que, embora compreensíveis os anseios desta categoria, a alteração pretendida não é viável nem juridicamente nem no mérito.

A primeira razão desta inviabilidade já tinha sido apontada no primeiro parecer não apreciado ao observar que a relação de atividades enumeradas pelo art. 26 da Lei n.º 8.630/93 não reconhece os amarradores e atracadores como uma categoria à parte das outras descritas no artigo. Ficou claro no primeiro parecer do Deputado Leréia que o objetivo do art. 26 da Lei, ao enumerar as categorias de trabalhadores no trabalho portuário, foi o reconhecer uma situação anterior, em que o trabalho portuário dividido em capatazia, estiva, conferência, conserto de carga, bloco e vigilância eram tradicionais. Mas o reconhecimento dessa divisão de trabalho foi apenas um instrumento de transição, porque no modelo de multifuncionalidade já não faz mais sentido dividir o trabalho portuário por categorias e atividades rigidamente estanques.

O modelo novo como bem observa o primeiro parecer vem expressamente descrito no art. no inciso do art. 19:

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I.....

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria

II.....

E no caput do art. 57

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente,

a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco

Está correta, pois, a avaliação de que resulta claro pelos dispositivos legais colacionados que as atividades diferenciadas listadas no art. 26 formam um quadro em extinção, isto é, as atividades diferenciadas foram toleradas para preservar de mudanças abruptas os trabalhadores que laboravam no porto até a edição da Lei. Essas atividades deveram desaparecer gradativamente em favor da multifuncionalidade da mão-de-obra portuária

Ora, não há outra conclusão possível que não considerar a proposta injurídica ao querer ampliar um quadro de atividades em extinção, incluindo mais duas atividades diferenciadas, quando o que a Lei 8.630/93 busca é a extinção da diferenciação já existente. A alteração pretendida é absolutamente incompatível com a Lei, pois, de fato, se aprovar o Projeto n.º 2.882 de 2004, o Congresso estará legislando para o modelo velho e revogado, ignorando a existência de um modelo novo implantado por uma decisão legislativa desse mesmo Congresso.

Além dessa incompatibilidade entre os dois modelos, que por si só já bastaria para não recomendar a aprovação do Projeto, outras razões emergem das pesquisas que fizemos.

Algumas delas emergem do Parecer n.º 70 de 2004 do Gabinete do Comandante da Marinha do Brasil. Este Parecer nos lembra de que a preocupação do Projeto em garantir aos amarradores e atracadores de navios a proteção jurídica e profissional conferida aos demais trabalhadores portuários não demanda a alteração da Lei dos Portos. Na verdade, essa preocupação eliminada pelo Decreto n.º 3.048/1999, que regulamenta a Lei n.º

8.212/1991, caracterizando os "amarradores de embarcações" como trabalhadores avulsos e regularizando sua participação na Previdência Social.

O Parecer analisa a justificativa do Projeto que se baseia na alegação de que as atividades de amarração e atracação de navios são inseparáveis das estabelecidas no art. 26 da citada Lei, já que, sem elas, as demais não poderão ser desenvolvidas.

A autoridade marítima discorda dessa estreita vinculação, recordando que há várias atividades que se desenvolvem no serviço portuário em torno atividades das descritas no art. 26 da Lei n.º 8.630/93, como, por exemplo, de apoio de rebocadores e lanchas, de manobra de viaturas convencionais e as de praticagem. Tais atividades concorrem necessariamente para as atividades do trabalho portuário, mas, a exemplo da amarração e atracação de navios, não se desenvolvem em estreita intimidade com as atividades típicas discriminadas na Lei dos Portos como quer a justificativa. Seus serviços são prestados, exclusivamente, durante as manobras de movimentação, atracação e desatracação, ficando, ao término das mesmas, imediatamente disponíveis para outras atividades que venham a surgir.

De acordo com o Parecer, os serviços de atracação e amarração ficarão mais bem situados na área de competência da Autoridade Portuária, podendo ser executados com pessoal próprio do porto ou terceirizados, pela intermediação com sindicatos ou cooperativas representantes das classes, conforme estabelecido na alínea VI ao art. 9º do Dec. N.º 3048/1999, que regulamenta a Lei nº 8.212/ 199.

Também no citado parecer, colhemos as informações da Nota Técnica P0001 do Ministério do Trabalho e Emprego nos seguintes termos:

É entendimento inequívoco desta unidade que o referido artigo (art. 26 da Lei n.º 8630/93) enumera taxativamente (numerus clausus) as categorias objeto da gestão a ser efetivada pelo OGM. A inclusão dos amarradores dentre aqueles avulsos possíveis de gestão, registro/cadastro e conseqüente escalação pelo OGM, geraria para outros tipos de avulsos, por exemplo, carregadores de bagagem, idêntico direito, ocasionando uma plethora do sistema, com efeitos nefastos diante da eventual implantação da multifuncionalidade nos portos e propiciando uma enxurrada de ações reivindicatórias do

direito à indenização prevista no art. 59 da referida Lei.

Entendemos ainda que a execução de atividades de intermediações de mão-de-obra pelo OGMO desvirtua seu papel legal e estatutário, insculpidos no art. 25 do supracitado diploma legal, infringindo os preceitos de ordem pública que inspiram e regem o seu funcionamento, refletindo-se de forma prejudicial em toda a sociedade, uma vez que todos dependem de um sistema portuário que opere dentro de padrões de eficiência e legalidade.

Em razão de avultarem razões para tanto, manifesto-me pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei n.º 2882, de 2004

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado SANDRO MABEL
Relator