

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 2.882, DE 2004 **(Apensados: Projetos de Lei nºs 398 e 2.626, ambos de 2007)**

“Altera a Lei nº 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 nº 2.882, de 2004, que altera a Lei nº 8.630, de 1993, para incluir a categoria de amarradores e atracadores de navios entre os trabalhadores portuários avulsos.

Arquivado ao término da legislatura anterior, o Projeto foi desarquivado por requerimento da autora.

Foram anexados os Projetos de Lei nºs 398 e 2.626, ambos de 2007.

O Projeto de Lei nº 398, de 2007, tem objetivo idêntico ao do Projeto principal, qual seja, o de incluir nas atividades descritas no art. 26 da Lei nº 8.630/93 a atividade de amarração e desatracação de navios.

O Projeto de Lei nº 2.626, de 2007, por sua vez, objetiva alterar o parágrafo único do artigo 26 da Lei dos Portos para determinar que a contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício será feita exclusivamente dentre portuários avulsos registrados e arrumadores.

No prazo regimental, não foram apresentadas Emendas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Antes de o Projeto principal ser arquivado, o ilustre Deputado Carlos Alberto Leréia foi designado Relator da matéria no âmbito da CTASP. De início, o então Relator ofereceu parecer pela rejeição da proposta. Mais tarde, alegando ter sido convencido pelas discussões travadas 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 Relator que nos antecedeu, discordamos das considerações feitas em seu segundo voto. Ocorre que, embora compreensíveis os anseios da categoria dos amarradores e atracadores, 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, quando o Relator observou que a relação de atividades enumeradas pelo art. 26 da Lei nº 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 Carlos Alberto Leréia, que o objetivo do art. 26 da Lei em questão, ao enumerar as categorias de trabalhadores no trabalho portuário, foi o de reconhecer uma situação anterior, em que era tradicional a divisão do trabalho portuário em capatazia, estiva, conferência, conserto de carga, bloco e vigilância. 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 novo modelo, como bem observa o primeiro parecer, vem expressamente descrito no inciso do art. 19 da Lei dos Portos:

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

.....

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

.....

Por sua vez, o art. 57 da mesma Lei assim estabelece:

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 nº 8.036/93. Conforme determinado pela mesma Lei, contudo, essas atividades devem desaparecer gradativamente em favor da multifuncionalidade da mão de obra portuária.

Ora, não há outra conclusão possível que não considerar injurídica a proposta de ampliar um quadro de atividades em extinção, incluindo mais duas atividades diferenciadas, quando o que a Lei nº 8.630/93 busca é a eliminação 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 deste 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 estão contidas no Parecer nº 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, o problema já foi eliminado pelo Decreto nº 3.048/99, que regulamenta a Lei nº 8.212/91, 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 das atividades descritas no art. 26 da Lei nº 8.630/93, como, por exemplo, a de apoio de rebocadores e lanchas, a 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 da proposição. Os serviços dos amarradores e atracadores são prestados, exclusivamente, durante as manobras de movimentação, atracação e desatracação, ficando os trabalhadores, ao término das mencionadas manobras, 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 pelo pessoal próprio do porto ou por terceirizados, pela intermediação com sindicatos ou cooperativas representantes das classes, conforme estabelecido na alínea VI do art. 9º do Decreto nº 3.048/99, que regulamenta a Lei nº 8.212 /91.

Também no citado Parecer, colhemos as informações da Nota Técnica P001 do Ministério do Trabalho e Emprego, nos seguintes termos:

É entendimento inequívoco desta unidade que o referido artigo (art. 26 da Lei nº 8.630/93) enumera taxativamente (numerus clausus) as categorias objeto da gestão a ser efetivada pelo OGMO. A inclusão dos amarradores dentre aqueles avulsos possíveis de gestão, registro/cadastro e consequente escalação pelo OGMO, 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 relação aos Projetos de Lei anexados, manifestamos contrariamente ao mérito do Projeto de Lei nº 398, de 2007. O apensado tem objetivo idêntico ao do Projeto principal e, portanto, as razões que temos para rejeitá-lo são as mesmas registradas acima.

Em relação ao Projeto de Lei nº 2.626, de 2007, cujo objetivo é determinar que a contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício será feita exclusivamente dentre portuários avulsos registrados e arrumadores, sua anexação demonstra cabalmente uma das razões que anotamos para rejeitar o Projeto principal. A equiparação dos arrumadores aos portuários avulsos registrados geraria, da mesma forma, uma plethora de pleitos idênticos, com efeitos nefastos diante da eventual implantação da multifuncionalidade nos portos, propiciando uma enxurrada de ações reivindicatórias do direito à indenização prevista no art. 59 da Lei nº 8.630/93.

Portanto, as razões que nos levam a rejeitar a inclusão dos amarradores e atracadores na Lei levam-nos também a rejeitar o pleito dos arrumadores.

Em razão do exposto, manifestamo-nos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2.882, de 2004, e dos apensados, Projetos de Lei nºs 398 e 2.626, ambos de 2007.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado SANDRO MABEL
Relator