

AS RELAÇÕES DE TRABALHO NO NOVO MARCO DO SETOR PORTUÁRIO.

LEI 12.815 DE 5 DE JUNHO DE 2013.

Após dois decênios de vigência da Lei 8.630/93, denominada lei de modernização portuária, finalmente novo marco regulatório surgiu com o objetivo de incentivar e estimular as atividades portuárias e a competitividade entre os que exercem ou querem explorar os portos organizados e instalações portuárias na forma preconizada na lei.

Sem dúvida, esse novo marco trouxe para quem explora ou vem a explorar portos e instalações portuárias, significativas modificações, modificações essas que refletirão nas relações de trabalho, mesmo que boa parte dos dispositivos elencados na Lei 8.630/93 tenha sido mantida na nova lei de regência portuária. A esse respeito, as alterações promovidas vieram para melhor em relação a alguns direitos que os trabalhadores reivindicavam, porém em outros, perdeu-se a oportunidade de se incluir pleitos já insertos na Convenção 137 da OIT, mas que até hoje inviabilizados por necessitar de regulamentação, já que se tratam de normas de proteção ao trabalho, bem como requerendo negociação para sua efetiva aplicação.

Não faremos comentários ou análise de ordem técnica ou econômica sobre as modificações introduzidas nos portos, salvo se algum dispositivo trazer conseqüências nas relações de trabalho ou reflexos nas condições desse trabalho. Iniciaremos os comentários sobre os capítulos, cujos artigos consideramos importante sua análise, inclusive comentários aos vetos feitos pela Presidência da República no que diz respeito ao trabalho portuário.

Inicialmente, cabe comentar que a principal alteração da lei foi no que diz respeito à movimentação das cargas, pois não há mais a dicotomia entre carga própria ou carga de terceiro destinada ou proveniente de transporte aquaviário. Essa diferença refletia nos portos organizados, de vez que os trabalhadores portuários do sistema, sob a administração de um órgão gestor dessa mão de obra, constituído por operadores portuários, somente faziam jus ao trabalho se a carga ou mercadoria fosse operada por essas empresas previamente qualificadas ou se fossem titulares de instalações portuárias de uso público para movimentação de carga de terceiros ou, mesmo na modalidade de uso privativo misto, no tocante à movimentação de carga de terceiros, já que a prestação de serviços aos usuários do porto lhes competia na forma da lei revogada e mantida pela lei sucessora

Com o novo marco legal, não há mais exploração sob a modalidade de uso privativo dentro dos portos organizados, mas somente fora dos limites desses portos, denominando-se terminal de uso privado. Portanto, sendo a exploração mediante arrendamento de bem público, a movimentação de carga destinada ou proveniente de transporte aquaviário, o seu titular, sem dúvida nenhuma, é um operador portuário, por excelência, cabendo-lhe o direito de ser pré-qualificado se realizar diretamente as operações portuárias, desde que seja objeto do seu contrato de arrendamento.

Diante disso, as instalações portuárias que vierem a ser arrendadas, cujo objetivo, também, é a movimentação de carga própria procedente ou destinada do seu estabelecimento industrial ou comercial, o seu titular é enquadrado pelo novo ordenamento jurídico como operador portuário não importando ter como principal atividade econômica a sua atividade industrial ou comercial, devendo, inclusive, movimentar carga de terceiros, exatamente a verdadeira intenção da lei, estimular a competitividade de movimentação de qualquer carga, sendo própria ou não, o que não deixa de ser, na prática, uma exploração de

instalação portuária sob a modalidade de uso misto, sem que com isso seja um terminal indústria, objeto de veto, mesmo fora da área do porto organizado, mas que seria exclusivo de carga própria do autorizado.

Feita as considerações acima e com a finalidade de ordenar os comentários aos artigos escolhidos que refletem ou dizem respeito às relações de trabalho, seguiremos os tópicos da lei para melhor compreensão da *mens legis* ou da intenção do poder executivo, uma vez que a vontade deste se manifestou através da Medida Provisória 595 de 6 de dezembro de 2012.

CAPITULO V DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA.

Começa esse capítulo tratando da pré-qualificação do operador portuário, estabelecendo regras para os deferimentos dos pedidos por parte do interessado em movimentar mercadorias ou passageiros ou, ainda, armazenagem de mercadorias ou cargas destinadas ou provenientes de transporte aquaviário dentro dos portos organizados.

Pouca novidade traz ao que existia na lei dos portos revogada, mas, lamentavelmente o parágrafo único do art. 28 teve que ser vetado pela alteração equivocada promovida no Congresso, inserindo um complemento ao texto objetivando o interessado a requisitar mão de obra complementar ao órgão gestor quando não houver possibilidade de embarcação de longo curso ou cabotagem acessar ao porto.

Ora, as embarcações empregadas na navegação auxiliar ou interior são aquelas que são realizadas em percurso nacional ou mesmo internacional ao longo de rios canais, fora das áreas portuárias transportando mercadorias e passageiros. Portanto, somente poderão

requisitar mão de obra complementar quando atracarem em porto organizado, mas não para serem utilizadas como auxiliar de embarcação de longo curso ou cabotagem em operação portuária sob a responsabilidade de um operador portuário.

Embarcação auxiliar de embarcação de longo curso ou cabotagem é aquela que participa da movimentação da mercadoria nas operações portuárias de carga ou descarga das embarcações principais, inclusive no transbordo de mercadoria para embarcação fundeada. Na navegação do interior ou auxiliar, a embarcação não tem essa finalidade, mas o transporte de mercadorias e ou passageiros, cabe enfatizar.

Com o veto a esse dispositivo, ainda é possível ao interessado requisitar os serviços dos trabalhadores avulsos no Órgão gestor de mão de obra? Entendemos que sim com fulcro no art. 13 da Lei 9.719/98 que dispõe *verbis*:

Art. 13 - Esta lei também se aplica aos requisitantes de mão de obra do trabalhador portuário avulso junto ao órgão gestor de mão de obra que não sejam operadores portuários.

Sem a previsão legal que sempre existiu nos ordenamentos jurídicos anteriores, com o veto em decorrência da alteração ocorrida durante a tramitação, será que os operadores portuários, os constituintes dos órgãos gestores de mão-obra, aceitarão as requisições dos interessados a eles equiparados para esse fim, uma vez que o próprio *caput do art. 28º* dispensa a contratação de operadores portuários? Em muitos portos, os operadores poderiam executar tais atividades, principalmente as de offshore.

O art. 29 da nova lei em boa hora corrigiu uma incongruência que constava do art. 17 da lei revogada, vez que operador portuário é qualificado para realizar operações dentro dos limites do porto organizado. Portanto, nas instalações portuárias autorizadas, o titular não é um operador portuário. Além desse aspecto, cooperativa constituída de trabalhadores registrados não é somente uma cooperativa de trabalho, mas de serviço, devendo executar a operação portuária, principalmente, em todas as atividades que se exige de uma operação portuária segura, inclusive com os equipamentos e aparelhos de movimentação de cargas, tendo em vista os novos métodos de processamento e tecnologia nos embarques ou desembarques dessas cargas.

Quanto ao art. 26 da lei que trata das responsabilidades do operador portuário, deixamos de comentar porque foi mantido em sua totalidade o texto da lei revogada, portanto, não justificando nenhuma análise.

CAPITULO VI DO TRABALHO PORTUÁRIO.

Esse capítulo da lei diz respeito à administração e organização da mão de obra portuária, mantendo a maioria do texto da lei revogada trazendo poucas novidades, algumas incongruentes, outras importantes para a valorização do trabalhador portuário, sendo, deveras, positivo nesse aspecto. Assim, vejamos:

O artigo 32 e seu parágrafo único da nova lei repetem *in totum* o artigo 18 e seu parágrafo da lei 8.630/93 quando dispõe que cabe aos operadores portuários constituir em cada porto organizado um órgão gestor de mão de obra do trabalho portuário. A manutenção desse dispositivo, máxima vênia, salta aos olhos sua total incongruência, pois na

vigência da lei revogada deixou de ser aplicada a dispensabilidade dos órgãos gestores de mão de obra que passaram a ser exigidos por força do disposto no artigo 47 das disposições transitórias da lei 8.630/93. As representações patronais e profissionais tiveram 90 dias para negociarem a não instituição desses órgãos. É óbvio, que seria a negação da própria lei, à época, pois o principal objetivo, dentre outros, era a quebra do monopólio da administração da mão de obra que se achava sob o controle dos sindicatos da orla portuária.

Assim, o nosso entendimento, com a eficácia desse dispositivo, capital e trabalho a qualquer época poderão negociar a extinção desses órgãos, observando-se que são possuidores de um passivo trabalhista e fiscal, o que dificultaria uma negociação para a sua extinção, não interessando, principalmente, aos sindicatos dos trabalhadores portuários. Portanto, é um artigo que dificilmente será negociado.

Quanto ao artigo 33, seus incisos e parágrafos, poucas alterações foram efetuadas comparativamente, mas as que foram introduzidas não podem deixar de ser comentadas. Assim, vejamos:

Quanto à formação profissional do trabalhador portuário, houve, por bem, o legislador inserir no inciso II, letras a) e b) do art. 33 que a mesma deva se adequar aos novos métodos de processamento de cargas, conforme já preconizada pela Convenção 137 da OIT. Não mais se justifica promover formação profissional sem a observância desse aspecto, e, ainda, não menos importante seu treinamento multifuncional que representa a valorização profissional daqueles que tem nos portos sua principal atividade laboral.

Ainda, sobre esse tópico, não podemos deixar de comentar a distinção que se faz entre trabalhador portuário e trabalhador portuário

avulso, de forma incorreta desde a edição da lei 8.630/93, ora revogada e mantida no novo marco legal dos portos. Todo profissional que ingressa no cadastro, somente pode fazê-lo na condição de avulso, não existe outra modalidade de ingresso como trabalhador portuário. Foi e continua sendo uma incongruência mantida na nova lei. No cadastro integra a força supletiva ou reserva e no registro a força efetiva ou titular. Sempre foi assim em todos os ordenamentos jurídicos que disciplinavam o trabalho portuário, portanto, não vemos sentido o termo usado no item II do art. 32 da lei o que poderia ter sido corrigido durante o trâmite da MP 595/12. Os órgãos de gestão de mão de obra cadastram e registram o trabalhador portuário avulso. Trabalhador portuário é o gênero da atividade profissional exercida de forma avulsa ou com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Aliás, igualmente, cabe registrar que no início da vigência da lei dos portos, ora revogada, ouvimos e lemos que o termo usado pela lei era referente a trabalhador portuário com vínculo empregatício. Com a máxima vênia, discordávamos à época e continuamos discordando de quem ainda entenda assim, pois a relação de emprego somente se configura mediante a cessão do trabalhador avulso do registro e sobrevive somente até o término dessa relação empregatícia, caso em que seu retorno está assegurado ao quadro dos órgãos gestores de mão de obra, pois seu registro permanece. (art.3º, inciso i da lei 9.719/98).

O artigo 33 em seus parágrafos 4º. e 5º, trouxe uma novidade que apreciamos ao criar um fórum permanente entre governo e sociedade civil com a finalidade de discutir a formação profissional e multifuncional do trabalhador portuário. Esperamos que esse fórum concretize-se em benefício do trabalhador do porto público.

O artigo 36 repete o art. 22 da lei revogada, porém, é importante que se diga que a observação das normas coletivas de

trabalho por parte dos órgãos gestores de mão de obra diz respeito às cláusulas econômicas e sociais, condições de trabalho nos termos do art. 41 da nova lei, mas jamais no que diz respeito à administração da mão de obra avulsa dos trabalhadores portuários, ressalvado o disposto no art. 32 e seu parágrafo único.

Já o art. 40 da nova lei caput e seu parágrafo 2º em relação ao art. 26 e seu parágrafo único da lei revogada receberam importantes modificações já defendidas há tempo. Não havia justificativa para a alegação de que o trabalhador portuário de capatazia e de bloco tanto oriundos das Concessionárias dos portos, bem como dos integrantes dos sindicatos dos avulsos arrumadores e ou avulsos de capatazia não recebessem o mesmo tratamento das demais categorias que tiveram seus registros assegurados nos órgãos gestores de mão de obra nos termos da lei revogada.

A interpretação literal apresentada por muitos caiu por terra diante de uma interpretação que começou a ser construída depois de muita luta e convencimento, tendo a justiça do trabalho, na maioria de suas decisões, acolhida a melhor interpretação de que essas atividades laborativas integram o sistema de organização de mão de obra sob a administração dos órgãos gestores, cuja inscrição no registro decorreu da lei revogada, o que assegura a esses trabalhadores o mesmo tratamento à exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Assim, com a alteração legislativa, não resta a menor sombra de dúvida de que todos os trabalhadores portuários avulsos registrados no órgão competente, de todas as atividades laborais, poderão ser contratados com vínculo empregatício a prazo indeterminado, incluindo a capatazia e o bloco.

Sobre a atividade laboral de bloco cabe registrar que é considerada, nos termos da lei, a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes, incluindo batimento de ferrugem, pintura e serviços correlatos, não sendo, no entanto, um trabalho realizado relacionado à operação portuária que deva ser requisitado pelo operador portuário, mas tão somente pelo interessado, o comandante da embarcação ou responsável na hipótese de esse serviço ser necessário quando o navio mercante estiver atracado ou fundeado. Na verdade, nos grandes portos brasileiros, esse serviço, conforme conceituado nas legislações portuárias até hoje, é muito pouco solicitado, feito, diante das novas estruturas de muitos navios mercantes, pela própria tripulação.

O bloquista, há muito, é de fato um estivador de peação ou despeação de carga, serviços conexos, tais como remoção de mercadoria que não será descarregada com a finalidade de facilitar as operações de outras que serão embarcadas ou desembarcadas, Além de varredura de porões em apoio ao recheio de cargas. Essa faina de trabalho é remunerada por salário-dia, cabendo ao órgão gestor de mão de obra escalar o bloquista, estivador de peação e despeação de carga, cuja identificação e definição de função deveriam constar dos seus registros, como profissional, tendo em vista a aplicação da multifuncionalidade, e, assim, esperamos que seja objeto das discussões do fórum permanente nos termos do parágrafo 4º, e 5º, do art. 33 da nova lei de modernização portuária.

Voltando a comentar a respeito da contratação com vínculo empregatício, não se deve, por outro lado, interpretar essa exclusividade de forma literal, de vez que esse direito deve ser interpretado com uma prioridade porque não tem cabimento, havendo interesse dos operadores portuários na contratação, não haja aceitação por parte dos registrados. Nessa hipótese, defendemos a contratação dos cadastrados porque a Convenção 137, que faz parte de nosso ordenamento jurídico, dispõe sobre a prioridade dos matriculados (inscritos) para obtenção de trabalhos

nos portos e a nossa legislação adota o sistema de dupla matrícula (inscrição): registro e cadastro. Mas, para a melhor adequação sobre exclusividade ou prioridade, a negociação coletiva de trabalho deve dispor sobre sua aplicação nos portos diante das necessidades de cada um.

Passemos agora a comentar uma conquista, deveras, importante para a classe dos trabalhadores portuários. O reconhecimento de categorias profissionais diferenciadas. Na verdade, essas categorias, independentemente de terem sido, até o advento da lei revogada, categorias de trabalhadores avulsos que antes eram administrados pelos próprios sindicatos que forneciam seus filiados para o trabalho, sempre foram regidos por leis e regulamentos especiais, o que já os enquadravam como atividade diferenciada nos portos organizados.

Com o surgimento dos operadores portuários e os órgãos gestores de mão de obra constituídos por essas empresas, criando um sistema de organização e administração dessa força de trabalho, não haveria necessidade de que o legislador dispusesse sobre esse enquadramento profissional, pois dentro dos portos organizados, essas categorias profissionais preenchem tanto os requisitos do parágrafo 2º quanto os do parágrafo 3º do art. 511 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) pelo fato de os operadores portuários integrarem uma categoria econômica, cuja correspondência profissional somente pode ser os integrantes dessas categorias de trabalhadores portuários, independentemente de pertencerem a um estatuto profissional especial regulamentado pelas leis de regência portuária.

Agora, passemos a comentar o parágrafo 3º que trata de competências administrativas dos órgãos gestores de mão de obra. Dispõe o parágrafo 3º, sobre a extinção da inscrição no cadastro e no registro do trabalhador portuário por motivo de morte ou cancelamento (podem ser diversos motivos, inclusive por motivos disciplinares).

A lei 8.630/93 previa o cancelamento da inscrição por motivo de aposentadoria, a qual pode ser concedida por diversos motivos previstos na legislação previdenciária. Acontece que parte desses órgãos gestores de mão de obra deu uma interpretação exclusivamente literal, promovendo o cancelamento de qualquer aposentadoria do trabalhador portuário, mesmo a voluntária.

Ora, as legislações portuárias, principalmente o arcabouço jurídico de 1993, até o presente momento, com a vigência do novo marco, são atos regulatórios especiais aplicáveis a um setor em que somente a União possui competência constitucional para explorar nos termos das respectivas legislações. Assim, entendemos que se o trabalhador portuário que poderia exercer outras atividades profissionais além do trabalho avulso, requeresse aposentadoria voluntária utilizando somente suas contribuições previdenciárias de outros empregos ou profissão, não estaria sujeito ao cancelamento de sua inscrição como trabalhador portuário. Caso solicitasse, para efeito dos cálculos de sua renda mensal, poderia ter sua inscrição cancelada, já que utilizou seu tempo de trabalho e contribuição com trabalhador portuário para melhorar seu benefício mensal de aposentadoria.

Sempre consideramos essa atitude dos órgãos gestores de mão de obra abusiva, por não haver amparo na legislação que trata do Regime Geral da Previdência Social (INSS) para esse cancelamento, além disso, já havia farta jurisprudência reconhecendo que a aposentadoria voluntária não obrigava o afastamento do trabalhador de sua atividade profissional.

Com a nova redação, mesmo que o trabalhador requeira a aposentadoria voluntária com a utilização das contribuições previdenciárias de suas atividades profissionais, inclusive a portuária, não poderá ter sua inscrição cancelada pelos órgãos gestores de mão de obra.

Em continuação, passemos a analisar o art. 43 *caput* da nova lei, cujo texto não trouxe novidade, mantendo-se a redação da lei revogada, o que, em nossa opinião, deixou-se de incluir que as condições de trabalho do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado, igualmente seriam objeto de negociação, tendo em vista que, sendo originalmente trabalhador avulso portuário nos termos do parágrafo 2º, do art. 40, são, necessariamente, representados pelas respectivas entidades classistas dos trabalhadores portuários avulsos.

Quanto ao seu parágrafo único, entendemos ser muito bem-vindo, de vez que sua aplicação já deveria ter ocorrido pela disposição legal da Convenção 137 da OIT que integra o nosso ordenamento jurídico, portanto, a partir desse dispositivo, de natureza impositiva, não se deixará de incluir regras a respeito, nas negociações, as quais, cabe ressaltar, deverão ser acompanhadas de regras de assiduidade, conforme a situação de cada porto, pois renda mínima para quem somente comparece à escala quando quer, não tem no porto sua principal fonte de renda.

Continuando com a análise dos artigos da nova lei que dispõe sobre exploração portuária em todos os aspectos dentro ou fora da área dos portos organizados, cabe-nos tecer comentários sobre o disposto no art. 44 da lei, cuja redação alterou o disposto no art. 56 e seu parágrafo único da lei revogada.

Como consta da lei, o regime de autorização se refere à exploração de instalações portuárias realizadas fora dos limites do porto organizado, antes denominadas de uso privativo, hoje, com o novo marco regulatório, de uso privado, o que, em nossa opinião, máxima vênua, tem o mesmo significado, ou seja, nada mudou de fato. No ordenamento jurídico revogado, tais instalações poderiam explorar dentro ou fora da área do porto organizado, sob a modalidade de uso exclusivo ou misto no

tocante à movimentação de cargas ou mercadorias, ou seja, carga própria ou esta com de terceiros, dependendo do contrato de adesão com o poder público.

Os dispositivos legais ora em comento, permitem ao titular desse terminal ou instalação portuária de uso privado, a faculdade de contratar trabalhadores com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto nos instrumentos coletivos de Trabalho, sendo que o dispositivo revogado mandava observar o disposto no instrumento coletivo da categoria preponderante.

Desde o início da vigência da lei revogada, tal artigo foi objeto de questionamento por muitos, principalmente, por lideranças sindicais, já que as empresas de então usavam com exclusividade os serviços dos trabalhadores avulsos que eram requisitados aos sindicatos. Isso levou o legislador da lei 8.630/93 a estabelecer para as instalações que já exploravam terminais na data da lei uma proporcionalidade entre trabalhadores avulsos e com trabalhadores com vínculo empregatício.

Ora, para uma melhor compreensão do teor desses dispositivos, é importante lembrar que o trabalhador portuário avulso desde os primórdios do século passado, teve e continua tendo sua atividade laboral reconhecida legalmente para o trabalho a ser executado dentro dos portos organizados, sendo que, nos terminais fora dos limites do porto, eram autorizados a funcionar para movimentação exclusiva de carga própria e requisitavam essa mão de obra aos sindicatos praticamente no percentual de 100 por cento, mas isso não significou, obviamente, uma obrigação por parte dos titulares dos terminais que existiam à época de manter, em caráter permanente, uma proporcionalidade que jamais existiu, embora essa proporcionalidade viesse a constar da lei revogada.

A esse respeito, cabe lembrar que o Tribunal Superior do Trabalho (TST) em acórdão proferido há alguns anos desobrigou as empresas que exploram terminais de uso privado de observar a proporcionalidade de que tratava o parágrafo único do art. 56 da lei revogada que deve ser interpretado restritivamente, conferindo mera faculdade aos terminais na aplicação dessa proporcionalidade.

Na verdade, segundo esse entendimento jurisprudencial, a faculdade está na contratação da mão de obra avulsa, pois com vínculo empregatício trata-se de um direito de qualquer empregador de terminal autorizado, inclusive com contratando por prazo determinado uma vez que, em tais instalações portuárias, seu titular não é um operador portuário, este sem dúvida, somente pode contratar a prazo indeterminado. O texto do art. 44 faz menção aos instrumentos coletivos de trabalho sem mencionar qual prevaleceria se houver mais de uma categoria econômica preponderante que faça parte da titularidade do terminal privado, donde se conclui que tal instrumento coletivo de trabalho pode ser celebrado com as categorias de trabalhadores portuários dos portos públicos pelo reconhecimento legal de categoria diferenciada.

Portanto, não há obrigação de requisição de trabalhador avulso do sistema de mão de obra dos órgãos gestores dos portos organizados porque os titulares desses terminais não são operadores portuários, embora lhes sejam equiparados, para os efeitos de requisição, por força do art. 13 da lei 9.719/98, cujo teor já o descrevemos em tópico acima.

Mas, ressalte-se que a não menção no texto sobre categoria econômica preponderante, possibilitará aos trabalhadores portuários avulsos demonstrar que, sendo profissionais especializados em movimentação de mercadorias nos portos organizados, o serão nos terminais, principalmente, porque em relação às empresas que os

exploram, não resta dúvida de que são categorias profissionais diferenciadas reconhecidas na lei, para essa finalidade fora dos portos organizados, reiterando que em relação aos operadores portuários, o reconhecimento já se encontrava amparado pelos parágrafos 2º, e 3º, do art. 511 da (CLT), conforme exposto igualmente em tópico anterior.

Encerrando esse capítulo sobre trabalho portuário, deparamo-nos com a proposta do art. 45 que não constava da MP 595 de 6 de dezembro de 2012, que felizmente foi vetado pelo poder executivo e que esperamos não seja restabelecido pelo Congresso Nacional.

Salta aos olhos, a incongruência da proposta, pois a qualificação do profissional já consta das atribuições dos órgãos gestores de mão de obra do trabalho portuário avulso prevista nos arts. 32 e 33 da nova lei. Segundo informações, tratava-se de uma reivindicação de lideranças sindicais, deveras, equivocada, pois, como exposto no tópico acima, o trabalhador portuário já é um profissional qualificado pelo órgão competente, possuindo as condições de trabalhar tanto dentro quanto fora dos limites do porto organizado, considerando que integra uma categoria diferenciada que deve demonstrar que são melhores que outros trabalhadores do mercado, oferecendo-se, através de suas representações, à negociação coletiva de trabalho com os titulares dos terminais existentes ou que venham a existir face aos incentivos preconizados no novo marco legal dos portos e instalações portuárias.

CAPÍTULO IX- DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS.

Deste capítulo, faremos comentários ao art. 73, de vez que o art. 74 foi vetado por solicitação de algumas lideranças dos dirigentes sindicais O art. 73 tem como finalidade estabelecer um benefício

pecuniário ao trabalhador portuário com mais de 60 anos, no valor de um salário mínimo quando não puderem preencher os requisitos da legislação previdenciária, na forma de regulamento que deverá ser feito.

Achamos justo e providencial pelo fato de que em alguns portos não há ofertas de trabalho suficiente para o engajamento decorrente da sazonalidade que afeta determinados portos. Todavia, acrescentar esse dispositivo na lei 9719/98 não nos parece correto, pois o art. 10º e seu parágrafo único dessa Lei tratam das normas de proteção ao trabalho e sobre infração e aplicação de multa aos que a infringirem. Salvo melhor juízo, o art. 73 poderia ser o art.10-A, por isso, não entendemos a proposição apresentada dessa forma, inserindo um texto, cujo teor não traz consonância com o art. 10 da mencionada lei.

CONCLUSÃO.

Pelo exposto, entendemos que a nova lei de regência portuária no que diz respeito ao trabalho portuário trouxe positivamente alterações que poderão beneficiar os profissionais que atuam nos portos organizados por não mais fazer distinção entre carga própria e de terceiros, além de consagrar os trabalhadores portuários avulsos como categoria diferenciada que possibilitará que trabalhem nos terminais autorizados mediante negociação coletiva. Além disso, rompeu com a injustiça que vinha sendo perpetrada pelos órgãos gestores de mão de obra ao cancelar a inscrição do trabalhador por motivo de aposentadoria voluntária.

Mas, cabe enfatizar mais uma vez, durante a tramitação poder-se-ia introduzir outros preceitos da Convenção 137 que, mesmo sendo uma lei no país, não nos parece ser, assim, considerada ou aceita, pois muitos dos seus artigos não são aplicados pela comunidade portuária envolvida.

JOSE LUIZ LINHARES.

Consultor sobre trabalho portuário.

Obs.: O autor é Auditor Fiscal do Trabalho aposentado.

Foi coordenador da inspeção do trabalho portuário e aquaviário do Ministério do Trabalho e Emprego de 1998 a 2004.