

**PROJETO DE LEI Nº, DE 2006
(DO SR. JOÃO HERRMANN NETO)**

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá ser observado o intervalo mínimo de seis (06) horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situações 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 Capítulo II da Consolidação das Leis do Trabalho aprovada pelo Decreto nº 9.452, de 01/05/43, com suas alterações subseqüentes 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 Lei nº 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 oportunidades 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 subseqüentes, 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.

Conseqüentemente, 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 nº 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 nº 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 nº 1.467, de 27/04/95, para propor atos e ações destinados a viabilizar a implementação do regime jurídico instituído pela Lei nº 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 nº 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 (6) horas corridas, diuturnamente, desaparecendo a sistemática anterior fundada em 08 ou 10 horas conforme o caso.

Essa mudança de duração do trabalho portuário dispensando prorrogações e continuações anteriores concomitantemente criou problemas regionais especialmente nos portos freqüentemente 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 nº 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 trabalhado 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 assembléia 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 de maio de 2006.

Deputado **JOÃO HERRMANN NETO**
PDT/SP