

Luz Brios

5-C-76

30

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

[Handwritten signature]

Curso C-PEM/89

Partido

Solução do P-III-4 (Mo) - MONOGRAFIA

Apresentada por

CARLOS VILLAS BÔAS DE VASCONCELLOS

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19...89.....



- O CUSTO DAS TARIFAS PORTUÁRIAS E SEUS REFLEXOS
NOS FRETES MARÍTIMOS -

CARLOS VILLAS-BÔAS DE VASCONCELLOS
Capitão-de-Mar-e-Guerra

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1989

MM - EGN
BIBLIOTECA
2/103/1490
N: 2.076

GN-00005227-8

TEMA: "O CUSTO DAS TARIFAS PORTUÁRIAS E SEUS REFLEXOS NOS FRETES MARÍTIMOS"

- Tópicos a abordar:
- O valor relativo das parcelas que compõem o custo do transporte marítimo;
 - A mão-de-obra avulsa: situação e legislação pertinente;
 - As despesas administrativas dos portos controlados pela Portobrás e seus reflexos nos valores das diversas tarifas portuárias;
 - A competitividade do transporte marítimo com os demais meios de transporte no Brasil;
 - A defesa do porto;
 - Sugestões para otimizar a relação custo/benefício do transporte marítimo brasileiro.

Proposição:

- Analisar os custos das tarifas e a legislação da mão-de-obra avulsa na área portuária, dando ênfase ao Porto de Santos, e seus reflexos nos fretes marítimos.
- Analisar as idéias da Zona de Processamento e Exportação (ZPE), da dolarização e da desdolarização e estudar a necessidade da mentalidade marítima, da defesa do porto e a competitividade do transporte marítimo com os demais meios de transporte do Brasil e concluindo com sugestões para otimizar o transporte marítimo brasileiro.

ÍNDICE

	FOLHA
Lista de Tabelas	IV
Introdução	V
CAPÍTULO 1 - TARIFAS PORTUÁRIAS	1
Custos	1
Reflexos nos fretes marítimos	4
CAPÍTULO 2 - MÃO-DE-OBRA AVULSA	7
- SEÇÃO I - GENERALIDADES	7
- SEÇÃO II - ARMADOR X ESTIVADOR. PONTOS POLÊMICOS DA LEGISLAÇÃO	9
CAPÍTULO 3 - PORTO DE SANTOS	13
Generalidades	13
Despesas e Reflexos nas Tarifas Portuárias.	14
CAPÍTULO 4 - POLÍTICAS PORTUÁRIAS	16
- SEÇÃO I - ZONA DE PROCESSAMENTO E EXPORTAÇÃO	16
- SEÇÃO II - DOLARIZAÇÃO	17
- SEÇÃO III - DESDOLARIZAÇÃO	18
- SEÇÃO IV - COMPETITIVIDADE COM OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE	19
- SEÇÃO V - MENTALIDADE MARÍTIMA	22
CAPÍTULO 5 - A DEFESA DO PORTO	25
CAPÍTULO 6 - SUGESTÕES PARA OTIMIZAR O TRANSPORTE MARÍTI MO	29
CAPÍTULO 7 - CONCLUSÃO	43
ANEXO A - RELAÇÃO CRONOLÓGICA DA LEGISLAÇÃO PERTINENTE AO TRABALHO MARÍTIMO	A-1
ANEXO B - DEMONSTRATIVO DOS ADICIONAIS DE MÃO-DE-OBRA ..	A-9
ANEXO C - DECRETO 96.905	A-10
ANEXO D - OFÍCIO 143/88 DA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVA DORES	A-11
BIBLIOGRAFIA	A-34

LISTA DE TABELAS

TABELA Nº	TÍTULO	FOLHA
1	GASTOS ADMINISTRATIVOS EM PORTOS DA PORTO BRAS NO ANO DE 1988	6-A
2	PARTICIPAÇÃO DA TARIFA PORTUÁRIA DO DONO DA MERCADORIA NO PREÇO FOB (FREE ON BOARD)	6-B
3	PARTICIPAÇÃO DA TARIFA PORTUÁRIA E ACRÊS CIMO DO CUSTO PORTUÁRIO AO PREÇO FOB	6-C
4	ACRÊSCIMO DOS CUSTOS PORTUÁRIOS AO PREÇO FOB PARA OS PRODUTOS DE IMPORTAÇÃO NO POR TO DE SANTOS	15-A
5	PARTICIPAÇÃO DOS CUSTOS PORTUÁRIOS NO PRE ÇO DA MERCADORIA ALÉM DA BARRA DO PORTO DE SANTOS	15-B
6	INCIDÊNCIA DA TARIFA PORTUÁRIA NO PREÇO FOB	43-A

INTRODUÇÃO

Com uma fronteira marítima da ordem de 7.500 quilômetros e separado dos centros mais importantes do mundo pelos oceanos o Brasil não pode prescindir do transporte marítimo. E, ao se falar em transporte marítimo, imediatamente nos lembramos que, para o sucesso desse transporte, é fundamental a existência de portos eficientes, operacionais e estrategicamente localizados. A função do porto não é servir exclusivamente ao navio, mas também a qualquer veículo terrestre no desempenho da função primordial de permitir a transferência de carga de uma modalidade de transporte para outra, no menor lapso de tempo possível, para essa intermediação.

O objeto principal de nossa pesquisa é a área da infraestrutura portuária relativa as tarifas e a legislação da mão-de-obra avulsa, legislação confusa e totalmente desatualizada.

Nosso propósito no presente trabalho é sugerir ações para otimizar o transporte marítimo brasileiro. Este propósito deverá ser alcançado com um enfoque eclético de vários pontos polêmicos da mão-de-obra avulsa, procurando acrescentar novas ideias a essa legislação, almejando sempre a eficácia do setor portuário.

Ainda visando alcançar nosso propósito o trabalho está desenvolvido em três partes principais. Na primeira estudamos as tarifas portuárias e seus reflexos nos fretes marítimos. Na segunda procuramos caracterizar algumas políticas portuárias tais como a Zona de Processamento e Exportação (ZPE), a dolarização e a desdolarização. Na terceira analisamos a mentalidade marítima e a defesa do porto.

Como conclusão fazemos uma série de sugestões em relação a todas as áreas abrangidas, na esperança de contribuir para o sucesso, cada vez maior, do transporte marítimo brasileiro.

CAPÍTULO 1

TARIFAS PORTUÁRIAS

Custos

Podemos definir a tarifa portuária como o pagamento dos serviços e vantagens usufruídos nos portos organizados pelo comércio e a navegação.

As tarifas são compostas por taxas definidas nas seguintes tabelas:

- Tabela A - Utilização do Porto;
- Tabela B - Atracação;
- Tabela C - Capatazia;
- Tabela D - Armazenagem Interna;
- Tabela E - Armazenagem Externa;
- Tabela F - Armazenagem em Armazéns Gerais;
- Tabela G - Armazenagens Especiais;
- Tabela H - Transporte;
- Tabela I - Estiva;
- Tabela J - Suprimento de Aparelhamento Portuário;
- Tabela K - Reboque;
- Tabela L - Suprimento d'água às Embarcações;
- Tabela M - Serviços Acessórios;
- Tabela N - Movimentação de Mercadorias nos Portos Organizados, fora das Instalações Portuárias.

A Tabela I (estiva) é cobrada por sindicatos e a Tabela K (reboque) é normalmente um serviço realizado por terceiros.

As despesas de capatazia, armazenagem (interna, externa e especial) e transporte são pagas pelo exportador ou dono da mercadoria. As Tabelas A, B, J, L e M são pagas pelo armador. As despesas relativas ao adicional de mão-de-obra também são pagas pelo armador.

O apoio marítimo (reboque) é um serviço imprescindível pa

ra o bom funcionamento de qualquer porto e o preço por rebocador depende do tipo de serviço utilizado, da potência do rebocador e a "deadweight tonnage" (dwt) do navio.

Os portos brasileiros vêm aumentando suas movimentações devido ao forte incremento das exportações. Essas exportações asseguraram para o País, no último ano, um saldo na balança comercial de cerca de Us\$ 19 bilhões.

Um problema que ainda precisa ser resolvido refere-se às tarifas portuárias que não estão adequadas aos custos. A defasagem entre as tarifas e os custos é de cerca de 22% (maio de 89). De acordo com o presidente da Portobrás Carlos Theophilo, os armadores se queixam de que as tarifas portuárias são caras porém, segundo ele, corresponde a 60% dos valores cobrados nos países desenvolvidos. Disse aquela autoridade: "com as tarifas atuais é completamente impossível se falar em privatização dos portos, idéia defendida por muitos".

Considerando o apoio portuário podemos citar que 90% dos serviços prestados por nossas embarcações são a navios estrangeiros os quais pagam pelos referidos serviços em dólares. Também é de nosso conhecimento que as tarifas, no apoio portuário, são inferiores as tarifas praticadas em portos estrangeiros. Assim, em operações de apoio portuário, os serviços na cabotagem são pagos em cruzados e no longo curso, principal clientela das empresas de apoio, em dólares.

O sistema de preços em vigor impõe que só sejam imputados nas tarifas os custos diretos, o que é discutível porque quando se estipula uma tarifa não se pode pensar apenas em fatores econômicos, deve-se pensar também em fatores operacionais que implicam em serviços, investimentos e transportes.

Com a instituição do Adicional de Tarifas Portuárias (ATP) pela lei federal nº 7.700, está aberto o caminho para a completa autonomia financeira do sistema portuário. No ano de

1988 as tarifas portuárias subiram acima da inflação, o que provocou reações de alguns usuários, porém ainda existe uma grande defasagem entre os custos e as tarifas, como dito anteriormente. Com o adicional tarifário a Portobrás estima arrecadar em 1989 mais de trinta vezes o que o orçamento da União lhe havia destinado.

Na navegação de cabotagem está inserido o apoio marítimo, que presta seus serviços a um único mercado que é o atendimento às plataformas de perfuração e produção de petróleo no mar; sob controle exclusivo da Portobrás. As tarifas para esse trabalho são condicionadas à estatal que contrata as empresas operadoras das embarcações através de concorrência pública. Devido aos altos custos das embarcações nacionais há a necessidade de utilização de uma frota afretada de quase 52% em relação a frota própria nacional. O apoio marítimo tem suas tarifas fixadas em dólares. Quanto a atual situação dos navios nacionais, para o setor, parece que as empresas pararam de investir na renovação da frota para a navegação de apoio portuário e de apoio marítimo. Na verdade, os preços das tarifas são tão irrisórios que os navios de bandeira estrangeira, maiores clientes das empresas de apoio portuário, se transformam nos grandes beneficiados.

A irregularidade dos custos das tarifas nos portos brasileiros é a grande responsável pelo processo do envelhecimento da frota de apoio portuário. Em alguns locais as tarifas ficam abaixo do custo operacional o que, evidentemente, desestimula a participação da iniciativa privada no ramo. Como exemplo, temos os portos de Manaus e Itaqui onde a Portobrás realiza os serviços portuários, pois nenhum empresário arrisca seu capital nesses portos pouco rentáveis, nesta área.

A defasagem das tarifas portuárias, porto a porto; é outro grave problema. Duas anomalias a respeito são demonstradas

reboceado

pelos seguintes exemplos: os terminais onde as tarifas são mais elevadas estão localizados perto de áreas industriais e as tarifas cobradas no porto de Santos são sete vezes mais caras do que as cobradas no Rio de Janeiro. Ao nosso ver é preciso que os portos sejam auto-sustentáveis e é mandatário, para que isso aconteça, que as tarifas paguem os serviços e compensem os investimentos.

Passaremos ao item seguinte onde veremos alguns reflexos das tarifas portuárias nos fretes marítimos.

Reflexos nos fretes marítimos

Segundo o art. 4º da Seção II do decreto-lei nº 2404 de 23 de dezembro de 1987: "Considera-se frete a remuneração do transporte mercante porto a porto, incluídas as despesas portuárias, com a manipulação de carga constantes do conhecimento de embarque anteriores e posteriores a esse transporte e outras despesas de qualquer natureza pertinentes ao transporte".

Da apresentação do trabalho "Perspectivas e funções na integração competitiva do País na economia internacional", elaborado por uma equipe técnica sob a chefia de Maria de Fátima Dib, em 1988, podemos citar a polêmica síntese abaixo:

"O frete marítimo é o terceiro negócio não financeiro do mundo, abaixo apenas do petróleo e do turismo". São cerca de 120 bilhões de dólares anuais, para os quais o Brasil, com seu comércio exterior, contribui com cerca de 4 bilhões de dólares. E desses 4 bilhões de dólares anuais armadores nacionais cedem para os estrangeiros a fatia do leão.

O País vem apresentando seguidos superávits na balança comercial e a eficiência de nossos portos passa a ser um item obrigatório para o sucesso do equilíbrio da balança de pagamentos do Brasil. Os custos portuários representam uma parte relevante devido a sua influência na totalidade dos preços das mercadorias intercambiadas para o exterior.

Cabe lembrar que as mercadorias movimentadas nos portos brasileiros são enquadradas em três tipos de natureza de carga: graneis sólidos, graneis líquidos e carga geral. A carga geral envolve todo tipo de mercadoria sob as mais diferentes embalagens, formas e padrões. Apesar da carga geral ter a menor participação no total de movimento de mercadorias é ela que absorve maior parte do tempo de operação dos portos, face a sua heterogeneidade, elevando os riscos de perdas e avarias. Aí aparece os contêineres como solução para minimizar os problemas. A crescente utilização dos contêineres na carga geral, pelos portos organizados brasileiros, é consequência de vultosos investimentos, o que induz os países do terceiro mundo a se adaptarem a essa forma de manuseio de carga, tendo como principais elementos de pressão as exigências de novos contratos comerciais, bem como os benefícios concedidos via redução de custos do transporte marítimo. Sem dúvida, a introdução do transporte de carga em contêineres amenizou o problema da carga geral. O sistema tem funcionado, com sucesso, nos portos do Rio, Santos, Manaus e Recife.

Os custos dos armazéns nos portos ultrapassam em muito o transporte do terminal marítimo para a área de armazéns particulares. Atualmente, como medida "defensiva" contra as tarifas de armazenagem, só se utiliza o piso do porto para carregar e descarregar. Isto é, armadores passaram a utilizar depósitos privados para evitar pagar o preço dos armazéns portuários. A eficiência do apoio portuário é outro item bastante importante. A credibilidade de um país, no aspecto portuário, é bastante afetada pelo número de greves, porque representa um alto risco financeiro para os armadores internacionais, fato que influencia negativamente nos fretes marítimos.

A despesa portuária é um dos itens embutidos nas tarifas de frete. Desde 1986 a Portobrás tenta redefinir uma base de

preços racionais, com tarifas diferentes para cada tipo de navegação. A idéia é dar descontos para as navegações de cabotagem e interior.

Considerando o valor relativo das parcelas que compõem o custo do transporte marítimo é muito pouca a participação das tarifas portuárias. Não chega a 3% do valor total. Os maiores gastos se referem ao afretamento de navios e a mão-de-obra envolvida.

As despesas administrativas dos portos controlados pela Portobrás no ano de 1988, estão listadas na página seguinte. Estas despesas refletem, quase que exclusivamente, nas tabelas obrigatórias: A (utilização do porto), B (atracação) e C (capacidade).

Na verdade o custo das tarifas portuárias reflete muito pouco nos fretes marítimos (Ver exemplo na Tabela nº 2, página 6B).

Um dos maiores problemas dos portos brasileiros se refere à mão-de-obra avulsa, hoje um pavio de pólvora e uma luta constante entre armadores e estivadores, como veremos no capítulo seguinte.

GASTOS ADMINISTRATIVOS EM PORTOS DA PORTOBRÁS NO ANO DE 1988

PORTO	DESP. DE PESSOAL - CAPATAZIA -	TOTAL DE DESPESA ADMINISTRATIVA	PERCENTUAL COM GASTOS DE PESSOAL
P. VELHO	71973084	269165671	26,13
MANAUS	1957209499	2813914997	69,55
CABEDELO	519860657	599643326	86,69
RECIFE	3052118104	4110812928	74,24
MACEIÓ	521521071	1001361744	52,08
ARACAJU	132508901	185447591	71,45
ITAJAÍ	437667991	986083345	48,03
ESTRELA/CHARQUEADA	217632274	343314756	63,39
CORUMBÁ/LADÁRIO	118321402	303104829	39,03
PIRAPORA	104846463	162600821	64,48
CDP	2217337708	3954069130	56,07
CODOMAR	678922924	1626813994	41,73
CODERN	1615110554	318712382	69,65
CODEBA	4970478650	8274144184	60,07
CODESA	4731866338	7412097884	63,83
CDRJ	13210785466	223936907340	55,19
CODESP	48229554658	74232827593	64,97
SÃO SEBASTIÃO	1391991893	289065250	48,15
PARANAGUÁ/ANTONINA	5257415277	8992595141	58,46
SÃO FRANCISCO DO SUL	217164401	809362542	26,82
IMBITUBA	1470431051	2506567756	58,66
DEPRC	2645468555	412195577	64,33
CDC	1010414193	1659867672	60,87

FONTE: PORTOBRÁS (BRASÍLIA)

- EM CRUZADOS NOVOS -

Tab. nº 1

QUADRO 7.1.1

PARTICIPACAO DA TARIFA PORTUARIA DO DONO DA MERCADORIA
NO PRECO F.O.B

CLASSE (%)	Qtde de Produtos								
	PORTO: RECIFE	SALVADOR	VITORIA	RIO DE JANEIRO	SANTOS	PARANAGUA	RIO GRANDE	TOTAL	
0 a 0.99	2	10	5	9	10	13	7	56	
1.00 a 1.99	2	2	1	1	3	1	2	12	
2.00 a 2.99	1	-	-	-	1	-	1	3	
3.00 a 3.99	-	-	-	-	1	-	-	1	
4.00 a 4.99	-	-	-	2	-	-	-	2	
5.00 a 5.99	-	-	-	-	-	-	-	-	
maior do que 5.99	-	-	-	-	1	-	-	1	
TOTAL	5	12	6	12	16	14	10	75	

Tab. nº 2

FONTE: SISTEMA PORTUARIAS

= 6-B -

QUADRO 5.5.6

PARTICIPACAO DA TARIFA PORTUARIA E
ACRESCIMO DO CUSTO PORTUARIO AO PRECO FOB

PORTO: SANTOS
SENTIDO: EXPORTACAO
PRECO: MAR/86

Em Czs/t

PRODUTO	PRECO FOB	TARIFA PORTUARIA dm		TARIFA PORTUARIA a		REBOQUE		ESTIVA		ACRESCIMO TOTAL	
		VALOR (1)	%	VALOR (2)	%	VALOR (3)	%	VALOR (4)	%	VALOR (5=4+3+2)	%
		↓ ↓									
FARELO DE SOJA	1,917.77	62.37	3.25	12.98	.68	5.45	.28	4.87	.25	23.30	1.21
FARELO POLPA CITRIC	968.80	62.37	6.44	12.98	1.34	5.45	.56	4.87	.50	23.30	2.41
VERGALHAO DE F/A	2,885.64	58.71	2.03	35.03	1.21	10.64	.37	144.00	4.99	189.67	6.57
MAQ. DIVERSAS	73,418.43	102.82	.14	16.12	.02	3.32	.00	67.30	.09	86.74	.12
CHAPA DE F/A	3,096.00	58.71	1.90	18.41	.59	18.30	.59	139.00	4.49	175.71	5.63
CAFE SOLUVEL	90,485.92	102.82	.11	26.88	.03	6.27	.01	42.97	.05	76.12	.08
CALCADO	204,555.20	102.82	.05	14.64	.01	8.62	.00	60.80	.03	84.06	.04
ALCOOL ETILICO	3,645.45	35.73	.98	13.31	.37	1.06	.03	-	.00	14.37	.39
CONS. PREP. CARNE	26,280.77	102.82	.39	30.23	.12	15.66	.06	60.80	.23	106.69	.41
CARNE DE GADO	25,864.19	112.70	.44	25.09	.10	16.22	.06	106.67	.41	147.98	.57
CAFE EM GRAD	32,411.89	37.87	.12	16.23	.05	6.85	.02	86.80	.27	109.88	.34
ACUCAR REFINADO	3,096.01	37.87	1.22	15.55	.50	1.35	.04	86.80	2.80	103.70	3.35
PECAS VEICULOS	36,133.47	102.82	.28	27.00	.07	18.82	.05	107.08	.30	152.90	.42
ESTANHO E LIGAS	159,417.42	102.82	.06	13.83	.01	5.03	.00	60.80	.04	79.66	.05
PAPEL P/IMP. E ESC.	7,576.01	91.68	1.21	25.82	.34	3.03	.04	42.97	.57	71.82	.95
VEICULOS CKD	54,378.74	24.52	.05	15.28	.03	6.18	.01	19.42	.04	40.88	.08

Tab. nº 3

= 6-C =

FONTE: SISTEMA PORTUARIO

CAPÍTULO 2

A MÃO-DE-OBRA AVULSA

SEÇÃO I - GENERALIDADES

Os tipos de serviços de mão-de-obra durante operações de carga e descarga de navio são divididos em dois.

Os serviços em terra são de responsabilidade da administração do porto e realizados por profissionais com vínculo em pregatício, é a capatazia.

Os serviços nos navios são realizados por categorias avulsas sob responsabilidade de uma entidade estivadora e são conhecidos como os serviços de estiva. Da estiva fazem parte o estivador, o conferente, o consertador e o vigia. Esses profissionais não mantêm nenhum vínculo empregatício com a entidade estivadora.

A duplicidade de procedimentos entre a capatazia e a estiva ocasiona grandes distorções salariais entre as duas classes o que provoca um clima de trabalho bastante tenso na área portuária. É preciso que esta anomalia seja combatida e, para que isso aconteça, achamos que a solução possa ser o surgimento de empresas estivadoras controlando toda a mão-de-obra portuária.

Da resolução 8179/84 da Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM), recentemente extinta, podemos tirar as seguintes definições:

Estiva - é o serviço realizado pelos operários estivadores, manualmente ou com auxílio de equipamento, a bordo de embarcações principais ou auxiliares, e que consiste na carga, descarga, movimentação, arrumação e retirada de mercadorias, no convés ou nos porões.

Operário estivador - na movimentação da mercadoria para carga, transbordo e descarga, entre outros trabalhos executados pelo operário estivador, também se incluem, quando a bor

do, pear e despear a carga, a remoção da mercadoria que não tenha de ser descarregada, o recheio manual e as operações das empilhadeiras e recheigadores mecânicos, dos guindastes, paus de carga e guinchos, abertura e fechamento das escotilhas das embarcações.

Conferente de carga e descarga - é o profissional que realiza a contagem dos volumes, a anotação de suas características (espécie, peso, número, marcas e contramarcas, procedência ou destino etc.), a verificação de seu estado, assistência de pesagem e anotação da tonelagem para pagamento à estiva e a conferência dos manifestos, assim como a direção destes serviços, em todas as operações de carga ou descarga das embarcações principais, seja diretamente ou por meio de embarcações auxiliares. É uma atividade obrigatória nos portos organizados.

Consertador de carga e descarga - é o trabalhador que exerce a atividade profissional que, obrigatória nos portos organizados, compreende, no tocante à embalagem da mercadoria, as seguintes operações: conserto, reembalagem, marcação, remarçação, carimbagem, etiquetagem e abertura de volumes para visualização e sua posterior recomposição.

Vigia portuário - é o serviço de vigilância em navios comprendendo a fiscalização da entrada e da saída de pessoas a bordo e das mercadorias em movimentação nas operações de carga e descarga, nos porões, conveses e outros locais de embarcação e é executado de acordo com as instruções do Comandante ou do seu substituto legal.

Como exemplo das dificuldades existentes na mão-de-obra avulsa citamos que, em outubro de 1988, o Presidente Sarney assinou um decreto estatizante, concentrando nas administrações portuárias a exclusividade da contratação de mão-de-obra avulsa. O decreto de número 96.910 teve curta duração e foi cancelado.

lado após uma greve geral de 24 horas. Outro decreto editado o 96.909 amplia os poderes dos conselhos especiais de usuários dos portos e já começa a gerar polêmica entre empresários e trabalhadores. O decreto 96.909 é o anexo B desse trabalho.

No anexo A temos uma lista da legislação sobre trabalho marítimo da mão-de-obra avulsa portuária.

Na SEÇÃO II fazemos uma análise dos pontos polêmicos dessa legislação.

SEÇÃO II - ESTIVADORES X ARMADORES. PONTOS POLÊMICOS DA LEGISLAÇÃO

Os estivadores e seus sindicatos, defendidos pela Federação Nacional dos Estivadores, nos últimos anos, tem apresentado uma série de reivindicações para alteração da legislação trabalhista em vigor (algumas delas constam do anexo D). Dessas reivindicações selecionamos alguns pontos polêmicos que passamos a analisar:

a) adicional de 50% sobre as prorrogações de horário de trabalho, calculado sobre o trabalho de cada operário.

A resolução 8179 prevê a duração e a prorrogação da jornada de trabalho, assim como o percentual de remuneração em prorrogação do horário de trabalho. O adicional, hoje é de 20% e passando para 50%, acarretará um acréscimo de custo de 25%.

b) extinção da descarga do pixe à granel. Querem que esse tipo de carga passe a ser condicionado em container flexível.

O que a Federação está tentando é facilitar que haja melhor manipulação da carga com melhor remuneração. Nos parece que o usuário pode atender essa solicitação e manter a compensação por periculosidade já incluída na resolução 2733/65.

c) aumento das taxas frigoríficas em função das mudanças da temperatura, cujas oscilações acarretam problemas de saúde.

Nos parece que o uso de percentuais diversificados, pa

ra diversas fainas, criará precedentes perigosos. Esse aumento comprometeria as exportações de frangos, carnes e outros produtos congelados. Podemos também citar que o terno-padrão estabelecido para "frigorífico" é de 18 homens, enquanto o de carga geral é de 10, para permitir melhor "repouso".

d) reinclusão do aguadeiro por embarcação (suprimido pela resolução 2733/65).

Pretendem incluir um homem, por navio, para servir água aos trabalhadores.

Nos parece que os terno-padrão já são estabelecidos levando-se em conta o revezamento. Nesses ternos já existe um quantitativo, a título de material de proteção, onde pode ser colocado o aguadeiro.

e) elevação da taxa do material de proteção, ou fornecimento do Equipamento de Proteção Individual (EPI) pelos armadores.

Apesar de ter sido concedido em 11-01-88 um reajuste de 200% nos valores do EPI nos parece que esse material deve ser "emprestado" pelos armadores no decorrer de um dia de trabalho. O brasileiro não está conscientizado para gastar seu dinheiro em EPI.

f) encerramento do trabalho noturno às 01:00 horas

Ocasionaria prejuízos consideráveis para a carga e descarga de mercadorias além de grande congestionamento dos portos porque limitaria os períodos de trabalho dos trabalhadores avulsos.

A lei 7002, de 14 de junho de 1982, autoriza a implantação da jornada noturna especial aos serviços de capatazia nos portos organizados, não sendo aplicável aos trabalhadores avulsos da orla portuária.

g) adicional noturno de 75% após às 24:00 horas

Considerando a Consolidação de Leis Trabalhistas

(CLT) o adicional noturno para a estiva é de 25%. Em 1985 o índice de 50% foi alocado para o período de 19 horas às 01 horas. É evidente que se fosse adotada essa reivindicação de 75% ela seria estendida até às 19:00 horas.

h) criação da faina granel líquido com conceituação, salários e taxas a serem fixados

O artigo 260, item 2, da CLT isenta a requisição da estiva para granel líquido. O atendimento virá encarecer em muito as operações de graneis líquidos, principalmente da Petrobrás.

i) valorização do trabalho de recheio, cuja remuneração, deve ser por produção

Na verdade os estivadores são remunerados por produção. Quando esta produção não alcançar o valor do salário-dia, este será o mínimo de remuneração a receber. Não procede a alegação de que o pagamento não é por produção. Ocorre que a baixa produção redundará em pagamento por salário-dia.

j) equiparação das taxas da faina 4.8 (adubos, cloretos e salitres) do anexo a resolução 8179/84, às da faina 4.6 (carvão, enxofre, superfosfato etc.).

Atualmente são adotadas quatro categorias de mercadorias a granel: I - Gêneros Alimentícios, II - Sal Marinho, III - Superfosfato e IV - Demais mercadorias.

A reivindicação é baseada em um laudo da Secretaria de Segurança e Medicina do Trabalho, considerando que os riscos à saúde são equivalentes. Vai acarretar um aumento de cerca de 47% na movimentação dessas cargas.

l) equiparação das taxas dos contêineres vazios com os cheios

A lei 6288/75 em seu artigo 28 dispõe: "A remuneração do pessoal da estiva ou da capatazia, quando utilizada na movimentação dos contêineres cheios, será na base do peso bruto to

tal; quando vazios será na base de 50% da taxa dos containe
res". Não nos parece que deve ser alterada.

m) unificação das taxas nos serviços de estiva

Nos parece inviável em face das características opera
cionais de cada porto. Entretanto talvez pudessem ser grupados
esses portos operacionais em classes distintas.

n) encerramento do pagamento da quota-homem

A partir da resolução 7398 de 21-05-82, foi adotado o
critério de quota-homem, determinando a igualdade de ganho en
tre os estivadores que compõem um mesmo terno.

o) adicional de 100% no trabalho dominical

Atualmente o adicional pago é de 50% apesar do §4º do
Art. 262 da CLT determinar 25%.

p) criação de uma taxa de automação de 8%

Para compensar os gastos perdidos com automação.

q) produção salário-dia

O pretendido é que exista um salário fixo, independen
te da produção, somado com a parte correspondente à produção.

Vale destacar, que os serviços de estiva já não estão in
tegralmente classificados como atividade que só exija força fí
sica, hoje o estivador deve possuir formação profissional para
manejar os equipamentos portuários utilizados nas operações de
carga e descarga.

No Capítulo 6 fazemos várias sugestões para alterar a le
gilsação da mão-de-obra portuária.

No Capítulo seguinte estudaremos alguns pontos específi
cos referentes ao Porto de Santos.

CAPÍTULO 3

O PORTO DE SANTOS

Generalidades

Com excelente posição estratégica o complexo portuário santista processa quase todas as importações e exportações do estado de São Paulo.

Infelizmente hoje (maio/89) a situação do porto é muito ruim. Uma legislação absurda e demagógica ampara os sindicatos de trabalhadores avulsos da orla marítima santista. Aproveitando-se do ano eleitoral de 89 e a conseqüente dificuldade de decisão das autoridades, para não perderem votos, os sindicatos promovem greves após greves e vão ganhando cada vez mais direitos que podem levar o porto de Santos até a tornar-se inviável.

Segundo a edição de 27 de abril de 1989 do jornal O Globo, recente estudo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) demonstrou que o custo médio dos serviços portuários, em Santos, chegam a US\$ 32/t contra US\$ 15/t no Rio de Janeiro, US\$ 5,8/t em Jacksonville, US\$ 3,8/t em Roterdam, US\$ 3,31/t em Antuêrpia e US\$ 3,18/t em Kaohsing (Taiwan). São números alarmantes e que podem levar ao total descrédito a infra-estrutura portuária brasileira no exterior. Este descrédito pode até afetar o financiamento do fundo Nakasone (japonês) para ampliação e reaparelhamento do porto de Santos.

O porto de Santos é um porto organizado, controlado pela Portobrás e incorporado à sociedade de economia mista, é administrado pela Cia Docas do Estado de São Paulo, mas na verdade é um porto totalmente dominado pelos sindicatos marítimos. É um porto brasileiro com tarifas muito caras, principalmente porque tem um excesso de trabalhadores; cerca de 12.000, que recebem mesmo sem trabalhar. Para comparação o porto do Rio de

Janeiro tem 2.700 funcionários.

Outro grave problema de Santos é o combate ao assoreamento que exige uma dragagem de 2 milhões de m³ anuais. Infelizmente, nos parece que é mandatório que se tente enfraquecer o poder dos sindicatos santistas, para que este porto se torne mais viável.

Despesas e reflexos nas tarifas portuárias

As tarifas obrigatórias são as tarifas A, B e C. A Tabela L aparece constantemente, devido a metodologia adotada.

Na Tabela A (utilização do porto) existe um incentivo a exportação isto porque o valor por tonelada da taxa cobrada na exportação é 64% da taxa cobrada na importação.

Na Tabela B (cobrança de atracação) os parâmetros são a utilização de metro linear de cais e a permanência no porto.

Face a operação, através, de bombeamento, a carga do álcool etílico é a mais barata e os produtos de carga geral apresentam maior custo, como a carne de gado.

Na Tabela C (capatazia) podemos citar: mercadorias sem taxas especiais, quando exportadas, têm uma redução de 35%, produtos em contêineres tem redução de 25%; mercadorias insalubres são acrescidas de 35% como adicional de risco. Quanto a armazenagem verificou-se, junto ao porto, que as mercadorias em contêineres sofrem a taxa G₃ (volumes pesados) por terem peso superior a 5 toneladas e são as mais movimentadas, principalmente na margem direita. Após análise das Tabelas das páginas 15-A e 15-B pode-se notar que o produto que apresentou maior custo portuário na importação foi a borracha sintética, devido principalmente a armazenagem, e o calçado o maior preço além da barra, na exportação.

Quanto a estiva podemos citar que o menor custo foi o relativo a exportação de farelos porque apenas abrem e fecham os porões. Quanto a importação de grãos (fertilizantes e tri

go), a estiva tornou-se necessária face a operação de recheço no porão. As mercadorias que apresentaram o maior custo de estiva por tonelada movimentada foram os produtos siderúrgicos, borracha natural e cobre eletrolítico, face ao peso dos volumes.

Quanto ao reboque no porto de Santos os serviços prestados normalmente são a atracação/desatracação e manobra de cabo passado. O custo com o reboque é altamente variável devido a tonelagem dos navios e a consignação dos navios selecionados.

Entende-se como recomendável que as despesas com pessoal (administrativas) fiquem por volta de 65% da receita operacional. O porto de Santos é onde se mais gasta com a estiva no Brasil, sete vezes mais do que o Rio de Janeiro, cerca de 86% da receita operacional.

A participação das tarifas portuárias quase sempre é inferior à da estiva para os produtos de carga geral. Para graneis a participação dos custos referentes a Portobrãs são superiores ao da estiva. Os custos de reboque são geralmente homogêneos para produtos embarcados como granel, face aos navios utilizados serem especializados em tal movimentação, ao contrário do que ocorre na carga geral.

Verifica-se que a participação das tarifas portuárias, com excessão das estivas, no porto de Santos está abaixo de 3% do preço "Free on board" (FOB) cobrado ao armador.

QUADRO 5.5.8

ACRESCIMO DOS CUSTOS PORTUARIOS AO PRECO FOB
PARA OS PRODUTOS DE IMPORTACAO

PORTO: SANTOS
SENTIDO: IMPORTACAO
PRECO: MAR/86

Em Cz\$/t

PRODUTO	PRECO FOB	TARIFA PORTUARIA.		REBOQUE		ESTIVA		TOTAL	
		dm+a		VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
		VALOR	%						
FEIJAO	8,046.57	134.94	1.68	6.16	.08	77.00	.96	218.10	2.71
CLORETO DE POTASSIO	1,259.44	74.01	5.88	1.81	.14	23.86	1.89	99.68	7.91
BORRACHA NATURAL	10,588.98	260.81	2.46	42.68	.40	139.00	1.31	442.49	4.18
ENXOFRE	1,878.08	88.77	4.73	4.88	.26	29.35	1.56	123.00	6.55
BORRACHA SINTETICA	24,012.40	378.87	1.58	21.13	.09	66.50	.28	466.50	1.94
TRIGO	2,103.68	88.94	4.23	24.31	1.16	9.20	.44	122.45	5.82
COBRE ELETROLITICO	20,068.00	344.25	1.72	10.67	.05	139.00	.69	493.92	2.46

Tab. nº 4

= 15-A =

FONTE: SISTEMA PORTOBRAS

QUADRO 5.5.7

PARTICIPACAO DOS CUSTOS PORTUARIOS NO PRECO DA MERCADORIA
ALEM DA BARRA DO PORTO DE EMBARQUE

PORTO: SANTOS
SENTIDO: EXPORTACAO
PRECO: MAR/86

Em Cz\$/t

PRODUTO	PRECO ALEM DA BARRA	TARIFA PORTUARIA		REBOQUE		ESTIVA		TOTAL	
		dm+ta							
		VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
FARELO DE SOJA	1,941.07	75.35	3.88	5.45	.28	4.87	.25	85.67	4.41
FARELO POLPA CITRIC	992.10	75.35	7.60	5.45	.55	4.87	.49	85.67	8.64
VERGALHAO DE F/A	3,075.31	94.74	3.08	10.64	.35	144.00	4.68	249.38	8.11
MAQ. DIVERSAS	73,505.17	118.94	.16	3.32	.00	67.30	.09	189.56	.26
CHAPA DE F/A	3,271.71	77.12	2.36	18.30	.56	139.00	4.25	234.42	7.17
CAFE SOLUVEL	90,562.04	129.70	.14	6.27	.01	42.97	.05	178.94	.20
CALCADO	204,639.26	117.46	.06	8.62	.00	60.80	.03	186.88	.09
ALCOOL ETILICO	3,659.82	49.04	1.34	1.06	.03	-	.00	50.10	1.37
CONS. PREP. CARNE	26,387.46	133.05	.50	15.66	.06	60.80	.23	209.51	.79
CARNE DE GADO	26,012.17	137.79	.53	16.22	.06	106.67	.41	260.68	1.00
CAFE EM GRAO	32,521.77	54.10	.17	6.85	.02	86.80	.27	147.75	.45
ACUCAR REFINADO	3,199.71	53.42	1.67	1.35	.04	86.80	2.71	141.57	4.42
PECAS VEICULOS	36,286.37	129.82	.36	18.82	.05	107.08	.30	255.72	.70
ESTANHO E LIGAS	159,497.08	116.65	.07	5.03	.00	60.80	.04	182.48	.11
PAPEL P/IMP. E ESC.	7,647.83	117.50	1.54	3.03	.04	42.97	.56	163.50	2.14
VEICULOS CKD	54,419.62	39.81	.07	6.18	.01	19.42	.04	65.41	.12

Tab nº 5

= 15-B =

SISTEMA PORTOBRAS

CAPÍTULO 4

POLÍTICA PORTUÁRIA

SEÇÃO I - ZONA DE PROCESSAMENTO E EXPORTAÇÃO (ZPE)

No dia 29 de julho de 1988 o Presidente Sarney assinou o decreto-lei 2452 e criou as ZPE. A idéia básica é incentivar as exportações e permitir que áreas pobres, nordestinas principalmente, tenham um aumento na indústria local criando um grande número de empregos e combatendo com isso a miséria e a fome nessas áreas carentes.

O governo federal pelo decreto, prevê as instalações dessas Zonas totalmente promovidas e administradas pela iniciativa privada, seguindo modelo semelhante aos "shopping centers".

Para criação de uma ZPE, Estados e Municípios devem apresentar proposta de que constem a demarcação da área, indicação de vias de acesso a portos e aeroportos; demonstração de condições de apoio, como energia, comunicações e transportes, e existência de recursos financeiros mobilizáveis. Há até um dispositivo, o artigo 5º do decreto 96.758 de 22 de setembro de 1988 que proíbe o Tesouro Nacional de assumir qualquer ônus para a instalação das ZPE. O sucesso das ZPE na Costa Rica onde criaram três em locais de excelente acesso a aeroportos e portos em Alajuela, Cartago e Heredia e na China representam uma esperança para aqueles que acreditam no sucesso das Zonas.

Infelizmente várias são as críticas contra as ZPE, como as listadas abaixo:

- as duas primeiras Zonas de Exportação criadas pelos decretos 96.989 e 96.990 de 14 de outubro de 1988, não comportam a instalação de indústrias navais. Ambas não ficam ao lado do mar. Macaíba no Rio Grande do Norte, está a trinta quilômetros da costa enquanto Maracanaú, no Ceará, tem toda Fortaleza entre a futura ZPE e o oceano.

- poderá haver evasão de divisas. Isto porque o projeto permite que empresas enviem produtos semi-acabados para serem terminados e exportados em sua filial na ZPE. O câmbio duplo existente gerará um ganho paralelo muito grande.

- segundo o Presidente da Federação das Indústrias de São Paulo, Mário Amato; "o projeto será um fator inflacionário e não há motivos para se querer incentivar as exportações, hoje com ótimos resultados".

- O Presidente da Associação Brasileira de Comércio Exterior, Pratini de Moraes, acha que "num país em que o dólar paralelo chega a valer mais de 100% do que o oficial, a implantação de Zonas de Processamento de Exportações é um convite ao contrabando e a burla fiscal".

A recente escolha de três ZPE, uma em Parnaíba (Piauí) uma em Suape (Pernambuco) e outra em Ilhéus (Bahia), parecem escolhas felizes principalmente devido ao alto investimento já feito em Luis Correa e em Suape.

No chamado Saliente Nordestino é possível que Suape se torne, a partir da década de noventa, um dos complexos portuários mais importantes do continente.

No nosso entender a primeira experiência de ZPE deve ser feita em Suape e após avaliação dessa ZPE pensar-se em outra, no norte, talvez perto de Vila do Conde, em Barcarena no estado do Pará.

É preciso criar um "imposto de exportação de ZPE" que seria cobrado diretamente às empresas envolvidas e utilizado na manutenção e melhoria dessas áreas.

SEÇÃO II - DOLARIZAÇÃO

A navegação de apoio portuário vem atravessando um período dramático, face a corrosão das tarifas portuárias pela inflação, fato que vem acarretando uma franca obsolescência da

sua frota.

Dolarizar as tarifas portuárias é uma forma de proteger essas tarifas contra os efeitos da inflação. A maior parte do serviço de apoio portuário é prestado para navios que atuam no longo curso, que trabalham na base do dólar. Portanto, as tarifas que pagam também poderiam ser em dólares. Logicamente os empresários, que trabalham com longo curso são contra a idéia da dolarização, alegando que nossos serviços são feitos por brasileiros no Brasil e nossa moeda é o cruzado.

Hoje, o que existe no Brasil é a cobrança de tarifas iguais para a navegação de cabotagem e de longo curso, cobradas indiferenciadamente de navios nacionais e estrangeiros em moeda nacional. Nos parece que deve ser criada a dolarização apenas nos portos considerados "internacionais" e para navios de longo curso. Estes portos deviam ser selecionados pela costa brasileira e serem no máximo cinco ou seis. As tarifas, cobradas em dólar, sofreriam um abatimento de cerca de 50% quando se tratar de navio construído no Brasil. Esta idéia é para reativar a construção naval.

SEÇÃO III - DESDOLARIZAÇÃO

O artigo 1º do Decreto-lei nº 2404 de 23 de dezembro de 1987 que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a renovação da Marinha Mercante (AFRMM) cita que o AFRMM destina-se a atender aos encargos de intervenção da União nas atividades de navegação mercante.

O AFRMM é calculado sobre o frete à razão de: cinquenta por cento na navegação de longo curso; vinte por cento na navegação por cabotagem e dez por cento na navegação fluvial e lacustre.

O Decreto-lei nº 2414 de 12 de fevereiro de 1988 complementou o 2404.

Esses dois decretos combinam o retorno de significativa parcela do AFRMM para o armador (pelo 2404) com a desdolarização (pelo 2414). Do adicional de frete arrecadado no valor de 20% sobre o preço do frete, 10% eram destinados ao armador e os 10% restantes iam para o Fundo da Marinha Mercante. Agora o Fundo abriu mão do seu percentual, com isso o armador leva vantagem na hora de negociar, porque o preço ficou 10% menor.

Outra vantagem foi a prorrogação do prazo de recolhimento do AFRMM, assim o armador não precisa pagar o adicional de frete antes da embarcação operar.

E a grande vantagem do 2414 é a desdolarização, isto é agora pode-se pagar em cruzados contratos celebrados em governos passados. Isto vai permitir aos armadores saldar suas dívidas junto ao Fundo da Marinha Mercante, tomar novos empréstimos e fazer novas contratações. A estimativa é de que a dívida dos armadores terá uma redução média de 40% e a diferença do que já foi pago será transformada em crédito.

Apesar de acharmos que a desdolarização beneficiou poucas empresas achamos que os decretos 2404 e 2414 podem significar a melhoria para o setor industrial de navios com encomendas, principalmente na área do reboque portuário.

SEÇÃO IV - A COMPETITIVIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO COM OS DEMAIS MEIOS DE TRANSPORTE

Principalmente a partir de 1958, o transporte rodoviário começou a suplantar o marítimo na área de carga geral. Isto porque por incapacidade dos armadores e dos altos índices de roubos e avarias, as empresas passaram a preferir o transporte rodoviário.

A escassez de cargas de retorno, o inexistente planejamento operativo para que se consiga esta carga de retorno, o baixo poder aquisitivo da população brasileira e o longo tempo de

viagem que inibiram o transporte marítimo de passageiros, levaram cada vez mais a preferência popular pelo transporte rodoviário.

É preciso recuperar a credibilidade e a confiança no transporte marítimo.

O transporte marítimo está sempre associado a um transporte rodoviário ou a um transporte ferroviário, é a intermodalidade.

Para o sucesso dessa intermodalidade é preciso que haja um órgão central planejador de controle operativo e logístico, levando a carga da origem ao destino, o mais barato, o mais seguro e o mais rápido possível.

Infelizmente não existe este órgão central, apesar da Portobrás administrar a atracação e os equipamentos para movimentação da carga no porto.

A longa distância faz com que o transporte marítimo se torne o modal de menor custo, a ser acoplado a uma ferrovia ou rodovia.

Os altos custos portuários são apontados como os grandes culpados pela inviabilidade do transporte marítimo na cabotagem, que cada vez perde mais terreno para o transporte terrestre.

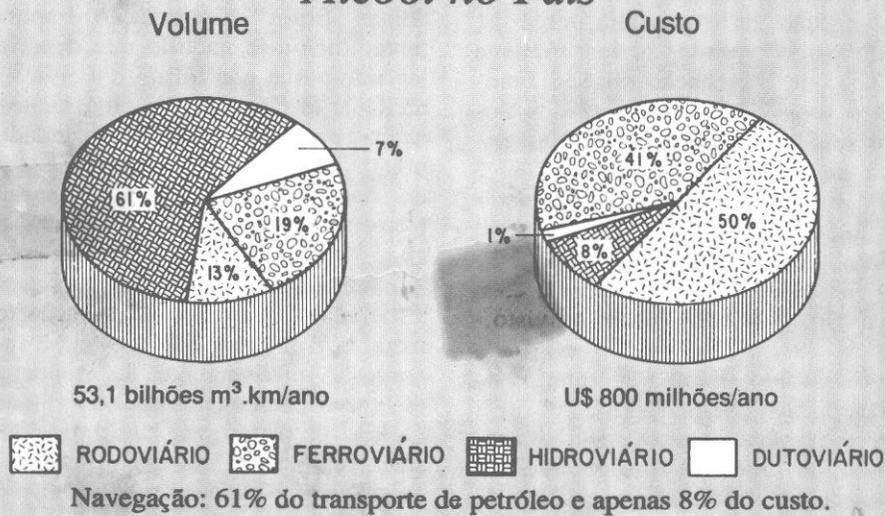
O setor de graneis sólidos é a maior esperança dos armadores porque está em vertical crescimento, representando grande esperança na área da cabotagem.

Outro sério problema é o alto preço dos navios nacionais. É preciso que a indústria naval brasileira produza um navio internacionalmente competitivo com um preço que nosso armador possa pagar.

Na participação dos modais de transporte na distribuição dos derivados de petróleo e álcool no país, podemos ver, pelo quadro anexo, que a navegação tem 61% do transporte de petróleo

leo e apenas 8% do custo.

Participação dos Modais de Transporte na Distribuição dos Derivados de Petróleo e Alcool no País



FONTE: REVISTA NAVEGAÇÃO; FEV/89

Para o transporte modal está se pensando criar a "figura" do transitário que seria o operador do transporte modal.

O operador de Transporte Multimodal (OTM) seria o responsável pelo seguro do transporte e operador do transporte, gozando os benefícios de emitir o conhecimento multimodal e de contratar um seguro único.

Dois fenômenos; operação em rota de baixa densidade de tráfego e desbalanceamento entre as pernas de ida e volta no comércio exterior brasileiro dificultam o aproveitamento de navios de longo curso também em cabotagem.

Apesar do frete marítimo custar 1/4 do frete cobrado pelos caminhões eles se igualam no cômputo final devido principalmente aos gastos com mão-de-obra para cargas e descargas, armazenamento etc.

A intensificação de navios Ro-Ro nos parece ser a solução para o êxito do transporte marítimo na cabotagem. Achamos que

os caminhões deviam ser orgânicos aos navios, isto é o transporte marítimo seria feito com caminhões orgânicos aos navios.

Sem dúvida, devemos possuir estradas, ferrovias, hidrovias e outros meios de transporte porêm estes meios devem estar sempre direcionados a um complexo portuário que serviria como abastecedor de uma área consumidora ou exportador de uma área produtiva.

A recente construção da ferrovia Norte-Sul que significa o prolongamento dos trilhos que alcançam, em Anapólis, o coração do Planalto Central até Açailândia (no Maranhão), propicia a integração do sistema ferroviário, ligando pelo interior, os portos do Rio Grande do Sul à Itaqui no Maranhão. Por curiosidade, lembramos que em 1913 Paulo de Frontin visualizou a ferrovia Rio-Belém.

Somos a favor da ferrovia Norte-Sul que criará novos horizontes industriais, o que já está acontecendo em Açailândia, e exigirá um perfeito entrosamento modal entre essa fantástica ferrovia e os portos do norte/nordeste.

Hoje, o transporte de carga aérea é o que mais está em ascenção. A grande vantagem do transporte aéreo é a inexistência do "estivador aéreo". Vários itens que deveriam estar sendo transportados de navio, hoje viajam de avião. É preciso que seja cultivada, no povo brasileiro, a mentalidade marítima.

SEÇÃO V - A MENTALIDADE MARÍTIMA

A mentalidade marítima é uma das fontes condicionantes do Poder Marítimo e infelizmente esta mentalidade praticamente não existe no contexto nacional brasileiro.

Em novembro de 1984, a Diretoria de Portos e Costas realizou, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, um grande simpósio que teve como título: "aspectos do Poder Militar Brasileiro e seu reordenamento e estabelecimento de uma Mentalidade

de Marítima". Foi uma grande tentativa e um bom exemplo de es
forço para mostrar a importância do mar para parte da elite
brasileira.

A falta de mentalidade marítima é facilmente demonstrada
por uma análise do que acontece em nossa navegação fluvial.

Não foi certamente por falta de rios que a navegação flu
vial no Brasil não se expandiu. Em uma malha hidroviária pri
vilegiada e naturalmente navegável por aproximadamente 50.000
km, os governantes e as elites brasileiras não se dispuseram a
aproveitar esses caminhos naturais econômicos para a circula
ção de nossas mercadorias.

Ao contrário, o que vem acontecendo é um declínio acentua
do do transporte fluvial devido a uma política assentada no mo
dal rodoviário.

O rio São Francisco tem um potencial imenso para transpor
te de carga porém sofre uma desleal (subsidiada) competição
com as BR 116 e 101.

A expansão rodoviária não visou a integração das modalida
des. Um exemplo claro é a BR 369 - Manaus/Porto Velho, rodovia
de construção caríssima, com séria limitação de peso e cons
truída paralela ao Rio Madeira que é navegável no trecho. Exis
te um mito, forçosamente imposto pela propaganda daqueles seto
res que não têm interesse pela expansão da navegação interior
(pois significaria menor consumo de combustíveis e menor núme
ro de caminhões em tráfego), e aceito pelos que desconhecem o
problema, de que: "a navegação interior é um setor onde são
exigidos elevados investimentos".

Os baixíssimos recursos alocados à hidrovias no decorrer
deste século demonstram a clara falta de prioridade que foi da
da a navegação interior por todos os governos da República. Os
políticos não têm nenhuma mentalidade marítima.

Como exemplo de falta de mentalidade marítima podemos ci

tar que, apesar do grande número de portos brasileiros, até
itens de abastecimento são transportados do Estado de São Pau
lo para o Pará, por via rodoviária.

É preciso portanto implantar no povo brasileiro a mentali
dade marítima, para que possa renascer a confiança dos usuá
rios no transporte marítimo. Um programa de comunicação social
parece ser mandatório para que possamos melhorar a infra-estru
tura portuária e então o Brasil poder vir a se tornar, como pre
vêm estudiosos da geopolítica, um dos maiores países do mundo.

Dependendo de quase todo comércio exterior por via maríti
ma e portanto precisando, até por sobrevivência, do funciona
mento eficaz e ininterrupto de seus portos, nasce a necessida
de de preocupação com a defesa de nossos portos, como veremos
no próximo Capítulo.

CAPÍTULO 5

A DEFESA DO PORTO

Em princípio compete ao Poder Naval, e portanto a Marinha de Guerra, a defesa de nossos portos. Entretanto pode acontecer, no caso de não existência de um Teatro de Operações Marítimo (TOM) e se a Zona de Defesa (ZD) dispuser de uma faixa marítima litorânea, que o Comandante da Zona de Defesa tenha responsabilidade também pela defesa dos portos.

Isto acontece, por exemplo, no caso de guerra revolucionária.

Quando constatamos o elevado número de portos dispersos ao longo de nosso litoral, se passarmos a considerar os terminais e plataformas marítimas, verificamos que não podemos defender todos; logo temos que selecioná-los prioritariamente.

Todos sabemos que a Marinha do Brasil não possui um Poder Naval a altura da grande nação brasileira. No tempo atual o clima governamental de grande austeridade financeira, deixa as Forças Armadas com poucas perspectivas de melhora a curto prazo. Temos que almejar uma força naval que possa nos defender dos inimigos vindos do mar.

A defesa em profundidade e o alarme antecipado são dois fatores básicos na defesa de um porto e exigem um comando centralizado e bem definido.

O decreto 85.174 de 18 de setembro de 1980, disciplina a coordenação nacional na Direção Civil do Transporte Marítimo em situação de tensão, emergência ou guerra, estabelecendo em seus artigos 7º e 8º que, em cada porto ou complexo portuário, deverá funcionar uma Comissão Portuária (COPOR), cuja constituição será em função direta das características e peculiaridades de cada porto.

Nos exercícios de defesa de porto realizados pela Marinha

já se aciona o COPOR.

A defesa da área terrestre do porto, no que se refere à segurança interna, é feita pelo grupamento de Fuzileiros Navais, pela guarda portuária e pelo pessoal e grupamentos adjudicados ao Comando do Distrito Naval.

É mandatório que o planejamento das defesas dos Portos seja feito na época de paz através de um comando combinado.

Os recursos de defesa de porto devem ser capazes de prover:

- detecção do inimigo, a tempo de alertar o sistema de repressão;
- localização do inimigo;
- destruição do inimigo antes que atinja posição favorável ao ataque;
- impedimento da progressão inimiga em direção ao porto.

A moderna doutrina de Defesa de Porto aconselha a existência de equipes móveis. Essas equipes em número de quatro ou cinco, poderiam ser estrategicamente localizadas, contando inclusive com recursos de aeronaves (aviões e helicópteros).

Outro grande inimigo são as minas. Quase todos os portos brasileiros são vulneráveis a Guerra de Minas e por isso é de suma importância que haja um perfeito planejamento contramedidas de minagem.

Outro item importante se refere a inspeção dos navios que se dirigem aos portos. Se, por qualquer razão, for um navio considerado suspeito, deve ser dada ordem para que o mesmo siga para um "fundeadoiro de inspeção".

Em termos gerais a defesa costeira está voltada para o mar e é um problema de todas as forças militares da nação. A Força Aérea, com seus radares de alarme, mísseis e aviões de interceptação e ataque constitui parte importante no esforço da defesa costeira e a Força Terrestre no papel de se contra

por a uma tentativa de desembarque inimigo e guarnecer baterias antiaéreas.

A pouca eficácia da Polícia Naval nos leva a repensar na criação da Guarda Costeira que teve até o projeto de lei número 2.494 de 1983 (do Poder Executivo), que tratava da sua criação aprovado na Câmara dos Deputados, porém vetado em 1985 pelo Senado Federal por falta de verbas. O projeto de lei 2494 de 1983 se baseou na exposição de motivos 74 de 4 de julho de 1983 do então Ministro da Marinha Maximiano Eduardo da Silva Fonseca.

A Marinha brasileira dispõe hoje de menos meios, do que estabelece o Plano Estratégico traçado para proteger a costa brasileira. A possibilidade de construção do submarino nuclear brasileiro foi a grande notícia de 1988. O projeto, iniciado em 1979, foi mantido em segredo até 1988. O submarino nuclear representará um grande aumento do poder naval brasileiro.

A Convenção dos Direitos do Mar (Terceira) realizada na Jamaica estabeleceu uma faixa de mar territorial de 12 milhas, seguida de uma Zona Contígua de igual largura e de uma Zona Econômica Exclusiva que garante ao país o patrimônio econômico até 200 milhas do litoral. No que diz respeito à plataforma continental tal domínio pode chegar até 350 milhas. Com a Convenção a Marinha terá suas atribuições aumentadas.

Dos 19 navios projetados para construção no Brasil de acordo com o Plano de Renovação dos Meios Flutuantes, 12 serão produzidos em estaleiros privados.

O estaleiro Verolme foi contemplado com duas corvetas; o Sô com quatro lanchas-patrolha; o Mauá com dois navios patrolha de 200t; o Ishikawajima com um navio-tanque e o Caneco com um navio polar.

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, que já construiu no passado inúmeros navios, e que em sua fase contemporânea

construiu as fragatas, os navios-patrolha fluvial, os navios de assistência hospitalar e recentemente, o Navio-Escola Brasil, está atualmente empenhado na construção de duas corvetas e de um submarino.

A defesa dos interesses marítimos torna inadiável a efetivação de medidas concretas que proporcionem a renovação de nossa Esquadra.

CAPÍTULO 6

SUGESTÕES PARA OTIMIZAR O TRANSPORTE MARÍTIMO BRASILEIRO

Neste capítulo listaremos várias sugestões que talvez possam contribuir para otimizar o transporte marítimo brasileiro e para o desenvolvimento crescente de uma rede portuária condizente com um País que depende do comércio marítimo para sua sobrevivência.

- É imperativo que o desenvolvimento portuário acompanhe o desenvolvimento da construção naval.

A integração navio-porto e o rápido envolvimento tecnológico dos transportes marítimos exigem uma modernização dinâmica dos serviços e das condições dos portos. Com o crescimento vertiginoso da tonelagem dos navios mercantes, principalmente graneleiros, alguns portos, por sua pequena profundidade, tornaram-se inadequados para recebê-los e a construção de terminais oceânicos vem solucionando este problema.

As pressões políticas não devem e não podem influir na localização deste ou daquele porto. Este é um problema que normalmente acontece em um país em desenvolvimento. É preciso que se evite investir em portos que podem superpor suas finalidades.

Como sugestão nos parece que devemos investir em um pequeno número de portos. Como exemplo temos o Europorto de Rotterdam que manuseia quase o mesmo número de carga diária do que todos os portos brasileiros.

Em ordem de prioridade investiríamos nos seguintes portos: Itaqui no Maranhão, por possuir grande profundidade; São Sebastião por possuir também grande profundidade; Rio Grande por poder vir a ser o porto do Atlântico Sul, escoando produtos argentinos e uruguaios; Vila do Conde no Pará, que tem capacidade para navios de 60 mil tpb. O único problema de Vila

do Conde é a necessidade de construção de uma pequena estrada de acesso; Suape em Pernambuco, área selecionada como ZPE e que pode vir a ser o grande porto do Nordeste; Santos com seus 10 km de cais, que infelizmente tem uma legislação demagógica que precisa ser alterada; Paranaguá, atualmente exportando artigos paraguaios e bolivianos; no porto de Porto Murtinho que pode vir a ser o porto utilizado por paraguaios e bolivianos e no Porto de São Francisco do Sul, devido a Baía de Babitonga.

Esses portos deveriam ser equipados preferencialmente para o comércio internacional e para atender o desenvolvimento da construção naval.

- Padronização de navios de cabotagem

Os navios de cabotagem precisam ser padronizados para que possam ser construídos pelos estaleiros nacionais com uma uniformização de procedimentos, o que facilitaria os recursos necessários ao apoio de cabotagem. Com isso os portos de cabotagem também seriam padronizados.

- Aumento de autonomia da Portobrás (criação da Guarda-Costeira)

Os Ministérios da Marinha, Justiça, Relações Exteriores, Fazenda, Transportes, Agricultura, Educação, Trabalho, Saúde, Indústria e Comércio, Minas e Energia, Interior, Comunicações e até a Secretaria do Planejamento da Presidência da República já possuíram atribuições no ambiente marítimo, fluvial e lacustre, em decorrência do Poder de Polícia. Todas as atribuições exigem grande estrutura, meios e recursos de toda ordem. A superposição de ações e esforços são evidentes e não funcionam. É preciso concentrar em um único órgão a fiscalização efetiva e o cumprimento das leis pertinentes.

Nos parece que todo o poder de polícia e verificação deve ser feito por um só organismo, como a Guarda-Costeira.

- Não permitir a existência do transitário

O transitário é um personagem que pode nascer para administrar o transporte intermodal. Nos parece que a área portuária precisa cancelar algumas funções e não criar. Além disso, qualquer companhia de transporte é obrigada a cumprir exatamente o que cumpriria o transitário.

- Treinamento de pessoal portuário

É preciso que exista uma formação técnica adequada e organizada para a mão-de-obra portuária. Hoje existem equipamentos portuários que não podem ser operados por leigos. Talvez o CIABA e CIAGA, que deveriam passar para o Ministério dos Transportes, por nada terem a ver com a Marinha de Guerra, pudessem criar vários cursos expeditos aproveitando-se as belas instalações existentes e instrutores contratados e pagos pelos próprios alunos ou companhias interessadas.

- Uniformização das tarifas portuárias

É preciso uniformizar o mais possível as tarifas portuárias. As enormes variações nas tarifas cobradas porto a porto são injustificáveis. O porto de Santos cobra sete vezes mais do que o porto do Rio de Janeiro.

- A falta de mentalidade marítima

A mentalidade marítima é uma das fortes condicionantes do Poder Marítimo e hoje praticamente não existe no povo brasileiro. Algumas ações precisam ser feitas: conferências e palestras sobre o Brasil e o Mar; utilizar serviços de relações públicas para divulgação da Marinha; atuar junto aos colégios e universidades; atuar junto as elites e políticos; colocar engenheiros navais civis para fazerem a viagem de instrução de Guarda Marinhas etc.

- A necessidade de eclusas

É incrível que usinas hidroelétricas sejam construídas sem haver planejamento prévio da necessidade de eclusas.

Os exemplos de Tucuruí e Itaipu são lamentáveis. Sugerir

mos que antes da construção de hidroelétricas se verifique a necessidade de eclusas.

- A defesa portuária

A defesa portuária exige um planejamento das três forças singulares e deve ser feito um estudo prévio da defesa supervisionado pelos Distritos Navais.

- Excesso de tarifas portuárias

A estrutura tarifária é composta de 14 taxas e é muito complicada. A nosso ver poderia ser concentrada em menor número de taxas como por exemplo:

As tarifas obrigatórias A (utilização do Porto), B (atração) e C (capatazia) deveriam ser transformadas em apenas uma tabela a Tabela O (obrigatória) e pagas pelo armador.

Essas Tabelas O seriam o mais agrupadas possíveis (em questão de valor) e idênticas em portos similares. Grandes portos de exportação teriam uma tarifa O, os portos de cabotagem litoral outra tarifa O e os portos fluviais outra tarifa O.

As Tabelas requisitadas D (armazenagem interna), E (armazenagem externa), F (armazenagem em armazéns gerais) e G (armazenagens especiais) seriam agrupadas em duas Tabelas: A Tabela A_G (armazenagem geral) e A_F (frigoríficos) pagas pelos donos das mercadorias e providenciadas por solicitação direta a administração do porto. Essas Tabelas seriam agrupadas, em questão de valor, em portos similares, da mesma maneira que a Tabela O.

As Tabelas H (transportes), J (suprimento de aparelhamento portuário), L (suprimento d'água às embarcações), M (serviços acessórios) e N (movimentação de mercadorias fora das instalações portuárias) seriam agrupadas em uma só Tabela a S_A (serviços de apoio) e pagas pelo requisitante.

A Tabela I passaria a ser chamada E (estiva) e a K passaria a ser chamada R (reboque) e seriam pagas pelo armador.

Todas essas alterações sugeridas vizam a facilitar a organização e com isso aumentar a credibilidade e a procura do frete marítimo.

- Renovação da frota de apoio portuário

É preciso renovar a frota de rebocadores de porto e nos parece que um incentivo para tal seria os engenheiros navais da Marinha de Guerra e das firmas do ramo se reunirem e planejarem um modelo de rebocador nacional que seria construído por nossos estaleiros. A padronização da frota facilitaria em tudo a manutenção e a infra-estrutura de sobressalentes. Até hoje os taxis de Londres são antigos porém funcionais, devido a sua "eterna padronização".

- Melhoria da armazenagem

É preciso melhorar as condições de armazenagem dos portos nacionais e também é necessário a uniformização das tarifas de armazenagem. É inaceitável que alguns utilizadores preferam transportar a carga para fora dos portos e armazená-las em armazéns particulares fora da área portuária. *Porque?*

- Criação de empresas estivadoras

A legislação da mão-de-obra portuária atingiu uma situação insustentável. É completamente demagógica e os benefícios já alcançados pela classe são tão absurdos que inibem nossos armadores a investimentos maiores nos fretes marítimos.

Nos parece que para cada porto deveriam ser criadas de duas a três (não menos e não mais) empresas estivadoras que controlariam toda a estiva. Achamos que para se executar essa idéia, devido aos benefícios absurdos já alcançados, será preciso uma "mão-de-ferro" e paciência; entretanto é uma medida que deve ser executada, o mais rápido possível, porque os benefícios continuam crescendo e atingindo patamares fantasiosos e perigosos para a segurança nacional.

Vamos fazer algumas sugestões de alterações dessa legisla

ção:

Sugestões para alterações na legislação de mão-de-obra:

- Adicional por prorrogação de horário de trabalho

O adicional, a nosso ver deveria ser fixado em 25% e não em 50% como é solicitado pelos estivadores; para ficar similar a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT). A resolução 8179 legisla a respeito.

- Descarga do pixe a granel

Nos parece que a descarga de pixe pode ser feita em container para facilitar a manipulação. A resolução 2733/65 estipula a compensação por periculosidade que deve ser mantida.

- Volta do aguadeiro

A resolução 2733/65 suprimiu o aguadeiro. Apesar dos estivadores o quererem, a volta do aguadeiro não nos parece válida.

- Equipamentos de Proteção Individual (EPI)

Nos parece que não deve haver extra para os EPI e sim um empréstimo diário para os utilizadores.

- Encerramento de trabalho noturno

A lei 7002 de 14 de junho de 1982 legisla a respeito. Nos parece que o encerramento do horário deve ser estipulado porto a porto dentro das necessidades de cada um. Os portos de exportação de primeira linha deveriam trabalhar 24 horas.

Os estivadores querem o trabalho noturno até às 01:00 horas o que não parece válido.

- Adicional noturno

Achamos que o benefício já concedido em 1985 com o índice de 50%, para o período de 19 às 01 horas, foi exagerado. Nos parece que o correto é manter os 25% até 01 hora, considerado pela CLT, e quando houver necessidade de serviço entre 01 hora e 6 horas, o adicional poderia ser de 70%. Os estivadores querem 75% após às 24 horas.

- Taxas de faina

A resolução 8179/84 divide as fainas de mercadorias a granel em quatro categorias.

Recente laudo da Secretaria de Segurança e Medicina de Trabalho considera que os riscos de saúde da faina 4.8 (adubos, cloretos e salitres) é idêntica a faina 4.6 (carvão, enxofre, superfosfato etc...). Com base nesse laudo, achamos que essas fainas devem ser equiparadas. Os estivadores já fizeram esta solicitação.

- Equiparação de taxas de containeres cheios ou vazios

Existe uma solicitação dos estivadores para que as taxas sejam iguais. Não nos parece válido e achamos que o artigo 28 da lei 6288/75 deve ser mantido.

- Quota homem

A resolução 7398 de 1982 determina a igualdade entre os estivadores do mesmo terno. É um ponto polêmico, porém achamos que esta quota deveria ser encerrada porque existem qualificações diferentes dentro de um terno de trabalho.

- Trabalho dominical

Nos parece que o trabalho dominical deve ser considerado idêntico, em quota adicional, ao trabalho entre às 01:00 e 06:00 horas, isto é, com adicional de 70% (segundo nossa proposta anterior).

- Taxa de automação

Apesar da automação em princípio, aumentar o desemprego não nos parece válida a taxa de automação porque seria um precedente a qualquer evolução tecnológica.

- Número de operários estivadores

Segundo o artigo 265 do decreto-lei 5.452 de 1º de maio de 1943, que trata dos serviços de estiva, o número atual de operários estivadores para compor os ternos em cada porto é fixado pela Delegacia do Trabalho Marítimo. A extinção das Dele

gacias de Trabalho Marítimo (DTM), via plano verão, que era o órgão que regulava a atividade dos trabalhadores avulsos, deixou um vazio perigoso nesta área. Sugerimos que a Portobrás junto com as Delegacias Regionais do Trabalho defina os quantitativos, porto a porto.

- Conferente de mercadorias

Pelo artigo 1º do decreto 56.367 de 27 de maio de 1965: "A conferência de mercadorias nas embarcações mercantes, em operação de carga ou descarga, nos portos nacionais organizados, compete exclusivamente aos profissionais denominados conferentes, integrantes da categoria constante do 4º grupo do quadro da Confederação Nacional dos Trabalhadores Marítimos, Fluviais e Aéreos matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo e de preferência sindicalizados".

Nos portos não organizados a conferência de mercadorias será regulada pelos respectivos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo, de acordo com as disposições do Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941.

Pelo art 6º aos conferencistas poderão ser atribuídas além do chefe e ajudante, as funções de conferentes de manifesto, conferente-controlador, conferente de avaria ou balança, conferente de guias, conferente de plano, conferente de lingada, conferente-porta, conferente de pátio e conferente-rendição.

Apenas o conferente-chefe e o conferente-ajudante serão de livre escolha do armador e os demais são requisitados pelos sindicatos.

Nos parece, como tudo na área portuária, que existe um completo exagero, no caso de conferentes. Na nossa opinião deveria haver uma equipe de conferentes escalados pelos donos das mercadorias que trabalhariam em conjunto com outra equipe de conferentes escalados pelo armador. O número de conferentes

seria a critério dos interessados.

- Conserto de carga e descarga

Pelo art 1º da Lei nº 2191 de 5 de março de 1954: "O conserto de carga e descarga, nos portos organizados, será feito, com exclusividade, por profissionais matriculados nas Delegacias de Trabalho Marítimo". E o decreto-lei 56.414 de 4 de junho de 1965 expede as normas sobre a profissão de consertador de carga e descarga.

Entende-se por serviço de conserto: o reparo, a reembalagem, marcação, carimbagem, etiquetagem e abertura de volumes para vistoria.

Nos parece que deveria existir dois grupos: um relativo a burocracia com marcação, carimbagem, etiquetagem e vistoria; outro grupo ficaria com a mão-de-obra mais pesada na área de consertos como: reparo, reembalagem e abertura de volumes para vistoria. Nos parece que deveriam ser administrados pelos armadores e fiscalizados por conferentes dos donos das mercadorias.

- Serviço de bloco

Segundo a lei 5.385 de 16 de fevereiro de 1968 os serviços de bloco são os serviços de limpeza e conservação de tanques, os de batimento de ferrugem, os de pintura e os de reparo de pequena monta.

Nossa preocupação se refere a habilitação da mão-de-obra envolvida, isto porque a lei 5.385 no artigo 4º só exige habilitação da pessoa física ou jurídica que faz o contrato de empreitada.

Sugerimos que haja um pequeno curso para qualificação de pessoal envolvido nos serviços de bloco.

- Vigilância

Pela lei 5480 de 10 de agosto de 1968 art 2º que altera o artigo 17 do decreto-lei 5 de 4 de abril de 1966, o serviço

de vigilância é obrigatório na navegação de longo-curso e opcional na cabotagem. Nos parece que o serviço de vigilância de veria ser obrigatório em ambos os casos.

- Atribuições de Ministérios na área portuária

O decreto 24.447 de junho de 1934 define, nos portos organizados, as atribuições conferidas a diferentes Ministérios.

Nos parece um decreto totalmente infeliz e que deve ser cancelado. Não se pode esperar um bom funcionamento do sistema portuário com subordinação a vários Ministérios.

- Excesso de trabalhadores no porto de Santos

É mandatório que as empresas estivadoras controlem toda a estiva no porto de Santos e diminuam, pelo menos pela metade, o número de trabalhadores portuários.

- Despesas com pessoal e receitas operacionais

É recomendável que as despesas administrativas representem o máximo de 65% da receita operacional. ||

- Seleção de Zonas de Processamento e Exportação

É preciso que a seleção das ZPE não visem objetivos políticos e possam realmente selecionar áreas que permitam o desenvolvimento da área escolhida. As tarifas portuárias dessas áreas devem ser bem baixas para que influenciem positivamente no frete marítimo.

- Dolarização

Deve ser adotada para servir de incentivo a construção naval.

- Privatização

Estudos estão sendo realizados visando a privatização dos portos. Os Estados estão se mostrando, cada vez mais, sem recursos. ←

Na nossa opinião os portos podem ser privatizados desde que se assegure investimentos no setor portuário. Experiência, com sucesso, vem sendo feita em Itaqui no Maranhão onde a ini

ciativa privada supre a mão-de-obra necessária de empilhadeiras e movimentação de carga pesada.

- Turismo Marítimo

O turismo marítimo sempre foi pouco explorado no Brasil.

Nos parece que deve ser autorizado o afretamento de uma embarcação experimental para a companhia particular que iniciar em estaleiro nacional, a construção de seu barco similar ao afretado. O afretamento seria autorizado por 3 anos tempo suficiente para prontificação da nova embarcação.

- Linha marítima para o Oriente Médio

Em 1992 o Mercado Europeu estará quase fechado, os Estados Unidos farão um comércio fechado com o Canadá e talvez com o México. O Brasil precisa se precaver e buscar intensificar o comércio com o Japão e o Oriente Médio.

- Ligação Belém a Barcarena

O verdadeiro porto alternativo de Belém está ligado ao projeto Albras/Alunorte. É preciso que se construa uma rede viária unindo Belém a Barcarena. O porto de Vila do Conde pode se tornar o grande porto do norte do País.

- Artigo 178 da Constituição

A nova Constituição brasileira igualou brasileiros natos e naturalizados na propriedade e armação de embarcações nacionais.

Sugerimos que fosse aberto uma divulgação maior pela imprensa o que talvez possibilite uma maior presença de naturalizados em nossos mares.

- Construção de peças de navios

A indústria de navieças representa cerca de 60% do custo do navio brasileiro, considerado caro, em vista do mercado internacional.

A política da nacionalização vigente no País considera

proibida a importação quando houver no Brasil fabricante de um determinado componente, mesmo sendo o preço internacional mais atraente.

Os preços dos motores é cerca de 300% acima do mercado internacional.

Sugerimos a liberação de importação na indústria de na vipeças por cinco anos. Porém ao preço da importação seria acrescido percentagem de 15% que seria colocado em uma conta conjunta das empresas de navipeças que possuam um capital mínimo estipulado pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Na vipeças.

- São Francisco do Sul

A Baía de Babitonga é um lugar estratégico perfeito; porque pode abrigar com segurança vários navios, entretanto o porto de São Francisco é muito ruim. Sugerimos a recuperação das instalações e melhora do acesso viário ao porto.

- Desburocratizar a exportação portuária

Para se exportar um produto por via portuária, são necessários cerca de 45 atos administrativos. Cuidam dos portos e comércio exterior cerca de 70 estatais, de diversos Ministêrios, e as leis e atos que regem o Sistema chegam a quase 1400. Nos parece que tudo deve ser concentrado numa "seção de exportação da Portobrás".

- Adidos Navais

Com a necessidade clara de previsão de aumento do comêrcio marítimo com a China e o Leste Europeu sugerimos a ativação de um adido naval na China e outro na Polônia. A Polônia deve ser adotada como área de recebimento e distribuição de carga recebida para todo o Leste da Europa. O adido naval na Polônia responderia também como adido na União Soviética.

- Tempo de espera para cais

O tempo de espera para a atracação custa muito dinheiro

aos exportadores. É necessário incrementar a eficácia portuária para evitar dias de espera de navios para atracação.

- Dragagem

Os portos brasileiros precisam muito de dragagem. É preciso que se faça um calendário anual de dragagem (idealizado pela Portobrás).

- Redução de tripulação

A redução de tripulação em navios mercantes brasileiros é um projeto difícil de ser executado, principalmente pelos problemas sociais que serão criados; porém, principalmente pelo avanço tecnológico, é evidente que as tripulações devem ser reduzidas.

Nos parece que a Marinha, via Diretoria de Portos e Costas (DPC), não deve estabelecer lotações e sim aprovar ou não sugestões de lotações, navio por navio, propostas pelos armadores.

- Limite de afretamento

Nos parece que deve haver um limite de afretamento. Sugerimos 20% por tonelagem afretada para cada afretador.

Segundo a revista Navegação de agosto/88, página 8: "a frota brasileira, no primeiro trimestre de 88, transportou apenas 9,38% em tonelagem na exportação".

- Navegação costeira por empresas estrangeiras

Não podemos permitir a Navegação Costeira a empresas estrangeiras. Isto seria péssimo para a cabotagem porque desmotiva os armadores brasileiros.

- Criação da Guarda-Costeira

Na América do Sul, à exceção dos países mediterrâneos Bolívia e Paraguai e do Suriname e Brasil, todos os outros têm na sua organização administrativa um órgão policial tipo Guarda-Costeira.

Na exposição de motivos 074 de 4 de julho de 1983 do en

tão Ministro da Marinha Maximiano da Fonseca, está clara a importância da Guarda-Costeira. Consideramos importante que o governo disponha de um organismo capaz de efetuar vigilância e fiscalização, que não seja a Força Naval, porque esta deve se preocupar apenas com atitudes firmes e irreversíveis.

A Guarda-Costeira chegou a ser aprovada na Câmara dos Deputados, porém em maio de 1985 foi vetada no Senado Federal.

CAPÍTULO 7

CONCLUSÃO

Procuramos no decorrer do trabalho analisar, dentro da realidade nacional e da atual política de austeridade monetária do governo, o complexo funcionamento da infra-estrutura portuária, sua legislação totalmente ultrapassada e demagógica e colocamos algumas idéias que podem contribuir com reflexos positivos no frete marítimo.

Ações devem ser efetivadas na área de administração dos portos para que as tarifas portuárias sigam uma política coerente e possam contribuir para o aumento do transporte marítimo.

A legislação da mão-de-obra avulsa precisa ser alterada e empresas estivadoras criadas abrangendo todos aqueles que trabalham na estiva e capatazia acabando de vez com a "ditadura de estiva" nos portos nacionais.

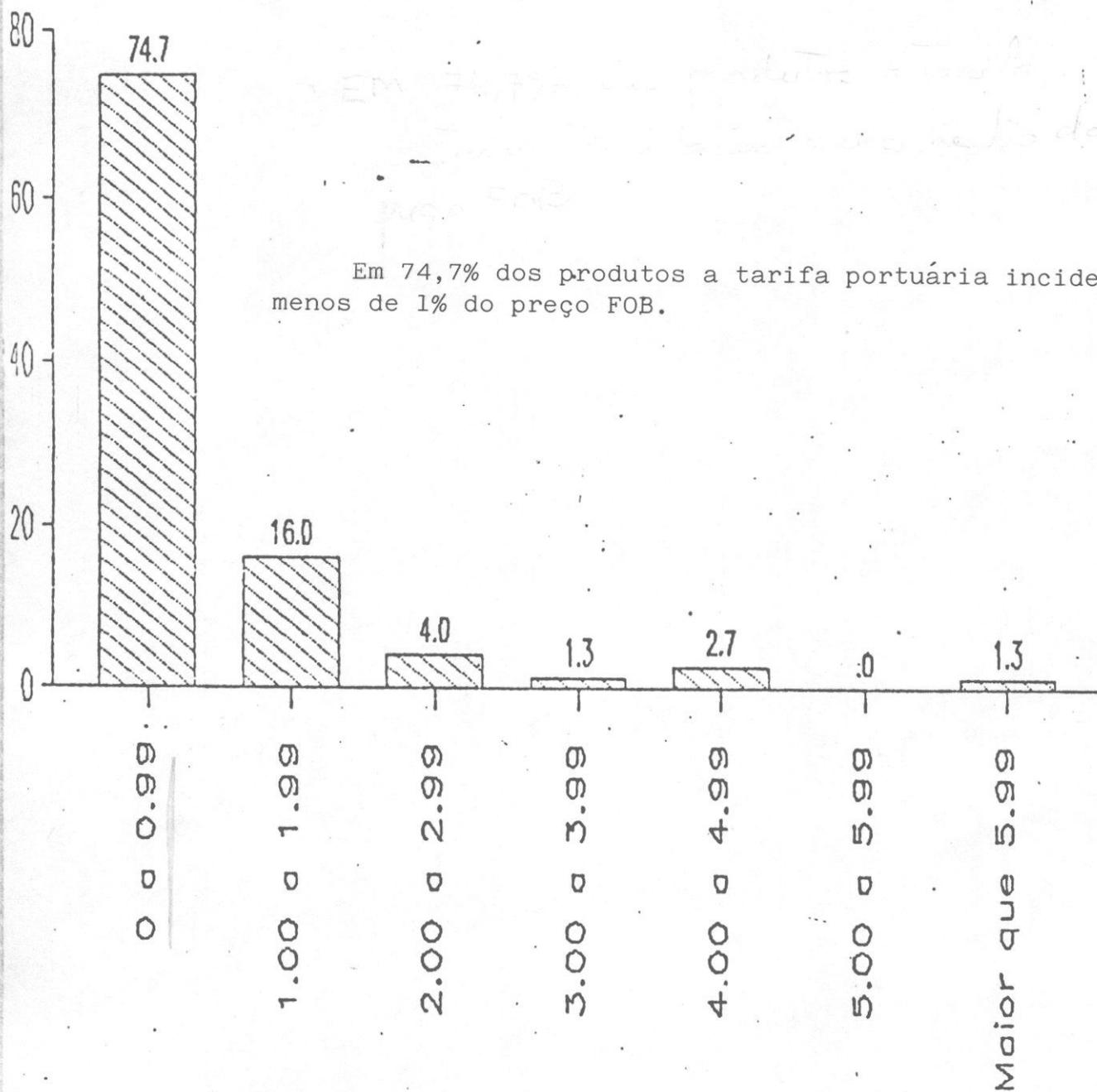
É mandatório inculcar no povo brasileiro a mentalidade marítima para que a competitividade entre os transportes seja vencida por aquela de quem depende o futuro deste País: o transporte marítimo.

Podemos concluir citando que as tarifas portuárias obrigatórias refletem muito pouco nos fretes marítimos; e de que a pouca credibilidade na eficácia do transporte marítimo, além da confusa legislação de mão-de-obra avulsa são óbices que precisam ser vencidos.

Sabemos que algumas das sugestões desse trabalho podem ser aproveitadas; esperamos ter podido contribuir para o desenvolvimento da infra-estrutura portuária brasileira e esperamos também que nossos estudos sobre a defesa do porto e guarda-costeira possam ter acrescentado algo de novo para a segurança de nosso País.

GRÁFICO 7.1.1

INCIDENCIA DA TARIFA PORT. NO PREÇO FOB DONO DA MERCADORIA



Em 74,7% dos produtos a tarifa portuária incide em menos de 1% do preço FOB.

FONTE: PORTOBRÁS

Tab. nº 6

CLASSE

= 43-A =

RELAÇÃO CRONOLÓGICA DA LEGISLAÇÃO PERTINENTE
AO TRABALHO MARÍTIMO

Decreto nº 23.259 - 20/10/33

Institui Delegacias do Trabalho Marítimo, para a inspeção, disciplina e policiamento do Trabalho nos portos.

Decreto nº 23.768 - 18/01/34

Regula a concessão de férias aos empregados na indústria sindicalizados.

Decreto nº 24.447 - 22/06/34

Define, nos portos organizados, as atribuições conferidas a diferentes ministérios.

Decreto nº 24.511 - 29/06/34

Regula a utilização das instalações portuárias.

Decreto nº 24.508 - 29/06/34

Define os serviços pelas administrações dos portos organizados, uniformiza as taxas portuárias quanto à sua espécie, incidência e denominação.

Decreto nº 24.743 - 14/07/34

Regulamenta, alterando o Decreto nº 23.259, de 20.10.33, que institui as Delegacias do Trabalho Marítimo.

Decreto-Lei nº 1.371 - 23/06/39

Define e regula o serviço de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais.

Decreto-Lei nº 2.032 - 23/02/40

Revê a legislação referente ao serviço de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais.

Decreto-Lei nº 3.100 - 07/03/41

Cria a Comissão de Marinha Mercante.

Decreto-Lei nº 3.346 - 12/06/41

Dá nova organização às Delegacias do Trabalho Marítimo.

Decreto-Lei nº 7.838 - 11/09/41

Aprova o Regulamento da Comissão de Marinha Mercante.

= A-1 =

Decreto-lei nº 3.844 - 20/11/41

Revê a legislação referente à remuneração por unidade, da mão de obra do serviço de capatazias nos portos organizados.

Decreto-lei nº 5.452 - 01/05/43

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

Decreto-lei nº 8.806 - 24/01/46

Dispõe sobre a Delegacia Geral dos Portos e Litor 1 (D.G.P.L.)

Decreto-lei nº 9.462 - 15/07/46

Dispõe sobre a Nacionalização dos Trabalhos nos Portos.

Lei nº 605 - 05/01/49

Dispõe sobre o Repouso Semanal Remunerado e o pagamento de salário, nos dias de feriados civis e religiosos.

Decreto nº 27.043 - 12/08/49

Aprova o regulamento da Lei nº 605, de 05/01/49.

Decreto nº 30.078 - 19/10/51

Dispõe sobre o ingresso de ex-combatentes nas categorias de estivadores, conferentes de carga e descarga, vigias portuários e consertadores de carga nos portos nacionais.

Lei nº 1.561 - 21/02/52

Dispõe sobre a profissão de Conferente de carga e descarga nos portos organizados do país.

Decreto nº 34.453 - 04/11/53

Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo e que deverão ser incluídas nas futuras regulamentações do exercício da profissão de Conferente de carga e descarga baixadas nos termos da Lei nº 1.561, de 21/02/52.

Lei nº 2.162 - 04/01/54

Determina que a vigilância dos navios seja feita por profissionais matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo.

Lei nº 2.191 - 05/03/54

Dispõe que o conserto de carga e descarga, nos portos organizados, será feito, com exclusividade, por profissionais matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo.

= A-2 =

Lei nº 2.196 - 01/04/54

Acrescenta novo item ao parágrafo único do artigo 235 da Consolidação das Leis do Trabalho, dispondo sobre o serviço dos trabalhadores na movimentação das mercadorias.

Decreto nº 36.025 - 12/08/54

Regulamenta a Lei nº 2.196, de 01/04/54, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos dos Arrumadores.

Decreto nº 37.987 - 27/09/55

Estabelece normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo na elaboração das regulamentações locais de trabalho dos vigias portuários.

Lei nº 2.872 - 18/09/56

Revoga o parágrafo 7º do Artigo 264 e altera o Artigo 266 do Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT).

(Credenciamento e remuneração dos Contramestres Gerais e Porão).

Lei nº 3.165 - 01/06/57

Modifica o Artº 278 do Decreto-lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943 (CLT).

(Horário de trabalho da estiva).

Decreto nº 42.466 - 14/10/57

Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo e que deverão ser incluídas nas futuras regulamentações do exercício da profissão de consertador de carga e descarga, baixadas nos termos da Lei nº 2.191, de 05 de março de 1955.

Lei nº 4.127 - 27/08/62

Dispõe sobre a criação de taxa destinada à remuneração dos vigias portuários.

Decreto nº 52.156 - 25/06/63

Dispõe sobre o horário de trabalho para os servidores da Administração de Porto do Rio de Janeiro.

Decreto nº 53.816 - 23.03.64

Dá nova redação aos artºs 4º e 6º do Decreto nº 34.453, de 04 de novembro de 1953.

Decreto nº 53.817 - 23.03.64

Dá nova redação aos artºs 4º e 6º do Decreto nº 42.466, de 14 de outubro de 1957.

Lei nº 4.589 - 11/12/64

Extingue a Comissão do Imposto Sindical, a Comissão Técnica de Orientação Sindical, cria Órgãos do MTPS e dá outras providências - Cria o CSTM.

Decreto nº 55.230 - 15/12/64

Dispõe sobre a remuneração de conferentes e consertadores da Marinha Mercante.

Decreto nº 55.784 - 19/02/65

Aprova o regulamento de que trata o Artº 29 da Lei nº 4.589, de 11 de dezembro de 1964.

(Conselho Superior do Trabalho Marítimo).

• Decreto nº 56.367 - 27/05/65

Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo e que deverão ser concluídas nas instruções sobre o exercício da profissão de conferente de carga e descarga, baixadas nos termos da Lei nº 1.561, de 12 de fevereiro de 1952.

Decreto nº 56.414 - 04/06/65

Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo e que deverão ser incluídas nas instruções sobre a profissão de Consertador de carga e descarga, baixadas nos termos da Lei nº 2.191, de 05 de março de 1954.

Decreto nº 56.467 - 15/06/65

Estabelece normas a serem observadas pelos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo na elaboração da regulamentação local do trabalho dos vigias portuários.

Decreto nº 56.553 - 08/07/65

Altera a redação do Decreto nº 56.414, de 04/06/65.

Lei nº 4.858 - 26/11/65

Dispõe sobre as novas atribuições da Comissão de Marinha Mercante e do Conselho Superior do Trabalho Marítimo.

Lei nº 4.859 - 26/11/65

Revoga a Lei nº 4.127, de 27 de agosto de 1962 e estabelece normas para a prestação do serviço de vigilância portuária por vigias matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo.

Lei nº 4.860 - 26/11/65

Dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados.

Decreto-lei nº 3 - 27/01/66

Disciplina as relações jurídicas do pessoal que integra o sistema de atividades portuárias, altera disposições da Consolidação das Leis do Trabalho.

Decreto-lei nº 5 - 04/04/66

Estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos Portos Nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A.

Decreto-lei nº 12 - 07/07/66

Retifica dispositivos do Decreto-lei nº 5, de 04/04/66.

Decreto nº 58.840-A - 15/07/66

Aprova o Regimento do Conselho Superior do Trabalho Marítimo.

Lei nº 5.085 - 27/08/66

Reconhece aos trabalhadores avulsos o direito a férias.

Decreto-lei nº 50 - 18/11/66

Altera a alínea a do art. 1º da Lei nº 4858, de 26 de novembro de 1965.

Decreto nº 59.832 - 21/12/66

Regulamenta dispositivos do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966.

Decreto-lei nº 127 - 31/01/67

Dispõe sobre operação de carga e descarga de mercadorias nos portos organizados.

Decreto nº 60.473 - 14/03/67

Institui uma Comissão Interministerial para a elaboração da Regulamentação do Decreto-lei nº 127, de 31/01/67.

Decreto nº 60.980 - 10/07/67

Transfere para o Ministério do Trabalho, por delegação de competência a faculdade de nomear os membros e respectivos suplentes do CSTM.

Decreto nº 61.336 - 12/09/67

Altera o artigo 60 e revoga o artigo 61, e os artigos 65 a 73 e respectivos parágrafos, do Decreto nº 59.832, de 21 de dezembro de 1966.

Decreto nº 61.851 - 06/12/67

Regulamenta a concessão de férias anuais remuneradas aos trabalhadores avulsos.

Lei nº 5.385 - 16/02/68

Regulamenta o "Trabalho de bloco"

Lei nº 5395 - 23.02.68

Dispõe sobre os "cofres de carga" e altera o artº 9º do Decreto-lei nº 83, de 26.12.66.

Lei nº 5.480 - 10/08/68

Revoga o Decreto-lei nº 127, de 31 de janeiro de 1967, revoga e altera a redação de dispositivos do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966.

Decreto nº 63.912 - 26/12/68

Regula o pagamento de gratificação de Natal ao Trabalhador avulso.

Decreto nº 64.125 - 19.02.69

Altera o nome da Comissão de Marinha Mercante criada pelo Decreto-lei nº 3100, de 07 de março de 1942

Decreto-lei nº 1.143 - 30/12/70

Dispõe sobre a Marinha Mercante e a Construção Naval.

Decreto-lei nº 67.992 - 30/12/70

Dispõe sobre a estruturação e atribuições da SUNAMAM.

Decreto nº 71.112 - 15/09/72

Inclui a prova de alfabetização entre os requisitos essenciais à matrícula de trabalhadores em serviço de estiva e conexos.

Lei nº 5.838 - 05/12/72

Dá nova redação ao item I do artº 11 do Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941.

Decreto nº 73.833 - 13/03/74

Dispõe sobre a estruturação e atribuições da SUNAMAM.

Portaria nº 3.338 do MTb - 21/10/75

Aprova o Regimento do Conselho Superior do Trabalho Marítimo.

Portaria nº 3.448 do MTb - 05/12/75

Aprova o Regimento das Delegacias do Trabalho Marítimo.

Lei nº 6.288 - 11/12/75

Dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal de mercadorias em unidades de cargas.

Decreto nº 80.145 - 15/08/77

Regulamenta a Lei nº 6.288/75.

Decreto nº 80.271 - 01/09/77

Regulamenta a concessão de férias anuais remuneradas aos trabalhadores avulsos.

Decreto nº 83.611 - 25/06/79

Regulamenta o artº 17 e seus parágrafos de Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966, com a nova redação dada pela Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968, baixando normas para a execução do serviço de vigilância em navios por vigias portuários e para o exercício da profissão.

Decreto nº 85.897 - 13/04/81

Dispõe sobre a estrutura básica da SUNAMAM.

Lei nº 6.914 - 27/05/81

Revoga o artº 18 do Decreto-lei nº 5 de 04/04/66.

Lei nº 7.002 - 14/06/82

Autoriza a implantação da jornada noturna especial nos portos organizados.

Decreto nº 88.420 - 21/06/83

Dispõe sobre a navegação da marinha mercante, estabelece as condições de apoio e estímulo a marinha mercante, trata de estruturação dos órgãos de execução da política de navegação a marinha mercante

Lei nº 7238 - 29/10/84

Dispõe sobre a manutenção da correção automática semestral dos salários, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, e revoga dispositivos do Decreto-lei nº 2.065, de 26 de outubro de 1983.

Decreto nº 90.927 - 07/02/85

Regulamenta a assiduidade profissional dos trabalhadores avulsos que menciona e dá outras providências.

Decreto nº 91.001 - 27/02/85

Fixa o limite a que se refere o artigo 12, da Lei nº 7238, de 29 de outubro de 1984.

Decreto nº 91.370 - 26/06/85.

Institui o Conselho Interministerial de Salários de Empresas Estatais - CISE, por desdobramento do CNPS.

Lei nº 7.494 - 17/06/86

Dispõe sobre a competência da Justiça do Trabalho para conciliar e julgar dissídios oriundos das relações de trabalho entre trabalhadores avulsos e seus tomadores de serviço.

Decreto nº 94.591 - 10/07/87

Altera a relação a que se refere a artº 7º do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 27.048, de 12 de agosto de 1949, modificado pelo Decreto nº 88.341, de 30 de maio de 1983.

Decreto nº 95.524 - 21/12/87

Altera o Decreto nº 91.370, de 26 de junho de 1985.

Decreto nº 96.295 - 11/07/87

Revoga os § 2º e 3º do artº 6º do Decreto nº 91.370, de 26 de junho de 1985.

Decreto nº 96.909 - 03.10.88

Dispõe sobre a administração dos portos organizados e a estruturação dos Conselhos Especiais de Usuários.

Decreto nº 96.910 - 03.10.88

Dispõe sobre a prestação do serviço de estiva, de vigilância portuária, conferência e conserto na carga e descarga, nos portos organizados.

ANEXO "B"

DEMONSTRATIVO DOS ADICIONAIS

REMUNERAÇÃO EXTRAORDINÁRIA	ESTIVADOR		CONFERENTE		CONSERVADOR		VIGIA PORIUÁRIO
	PRODUÇÃO	SALÁRIO-DIA	PRODUÇÃO	SALÁRIO-DIA	PRODUÇÃO	SALÁRIO-DIA	SALÁRIO-DIA
CONTINUAÇÃO	20% do ganho por produção para cada hora prorrogada.	20% do salário-hora para cada hora prorrogada.	20% do ganho por produção para cada hora prorrogada.	20% do salário-hora para cada hora prorrogada.	20% do ganho por produção para cada hora prorrogada.	20% do salário-hora para cada hora prorrogada.	20% do salário-hora para cada hora prorrogada.
REFEIÇÃO E REPOUSO	200% do salário-hora correspondente à duração por inteiro da refeição e repouso.	200% do salário-hora correspondente à duração por inteiro da refeição e repouso.	100% do salário-hora correspondente à duração por inteiro da refeição e repouso.	100% do salário-hora correspondente à duração por inteiro da refeição e repouso.	100% do salário-hora correspondente à duração por inteiro da refeição e repouso.	100% do salário-hora correspondente à duração por inteiro da refeição e repouso.	100% do salário-hora correspondente à duração por inteiro da refeição e repouso.
NOITE (19:00 às 07:00)	50% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno.	50% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno.	50% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno.	50% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno.	50% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno.	50% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno.	50% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno.
DOMINGO	50% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	50% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	50% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	50% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	50% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	50% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	50% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.
FERIADO	100% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	100% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	100% do ganho por produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	100% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	100% do ganho por produção a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	100% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.	100% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho no período diurno de dia útil.
ESTIVA DE MÃO	25% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho.	25% do salário-dia a que tiver direito pela duração do trabalho.	-----	-----	-----	-----	-----
TRABALHO AO LARGO	20% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho.	20% do ganho a que tiver direito pela duração do trabalho.	20% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho.	20% do ganho a que tiver direito pela duração do trabalho.	20% da cota de produção a que tiver direito pela duração do trabalho.	20% do ganho a que tiver direito pela duração do trabalho.	20% do ganho a que tiver direito pela duração do trabalho.

FONTE: Resoluções SUNAM nºs 5179/84 e 8842/35

Esta é a íntegra do decreto nº 96.909, publicado no Diário Oficial da União de 4 de outubro de 1988.

Decreto nº 96.909, de 03 de outubro de 1988. Dispõe sobre a administração dos portos organizados e a estruturação dos Conselhos Especiais de Usuários.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o art. 81, itens I, III e V, da Constituição.

DECRETA:

Art. 1º A exploração dos portos será necessariamente pautada pela auto-suficiência econômico-financeira, entendida esta como a geração, pela atividade portuária, de recursos suficientes para fazer face aos custos de operação dos serviços, aos custos de administração, bem como aos de amortização e remuneração dos investimentos.

Art. 2º A Administração de cada porto organizado será exercida de forma descentralizada e as atribuições de seu dirigente desempenhadas com a participação de um Conselho Especial de Usuários (CEU), nos termos deste Decreto.

Art. 3º Integram a composição do CEU, além do dirigente da Administração do Porto representante:

- I — do Ministério dos Transportes;
- II — da entidade que explore o porto;
- III — da Administração do porto;
- IV — de cada uma das entidades locais do comércio, da indústria e da agricultura;
- V — de entidades associativas de segmentos específicos do comércio, da indústria e da agricultura, que sejam grandes usuários dos serviços do porto;
- VI — de cada entidade local, regional ou nacional de transportadores, operadores de transporte, transitários, armadores e prestadores de serviços portuários;
- VII — dos empregados da administração do porto;
- VIII — das categorias de trabalhadores avulsos da orla marítima, indicado em conjunto pelos sindicatos correspondentes;
- IX — da Associação de Comércio Exterior — AEB ou, na falta desta, representante da entidade associativa local das empresas de comércio exterior.

Parágrafo 1º Também poderão compor o CEU, representante do Estado e do Município da situação do porto.

Parágrafo 2º Compete ao Ministério dos Transportes adequar a composição do CEU às condições de cada porto, quanto às entidades e órgãos representados, bem assim quanto ao número e à forma de indicação e designação de seus membros.

Art. 4º Na organização e no funcionamento do CEU serão cumpridas as normas seguintes:

- I — eleição do seu Presidente dentre seus membros, devendo a escolha recair, necessariamente, em representante do setor privado;

- II — seu Presidente e seus demais membros terão mandato de um ano, permitida a renovação, que dependerá de iniciativa da entidade ou do órgão representado, quanto a dos seus representantes;

- III — o órgão se reunirá com a presença de pelo menos 2/3 (dois terços) dos seus membros, deliberando pelo voto da maioria dos presentes;

- IV — a periodicidade de suas reuniões ordinárias, fixada de acordo com a complexidade operacional do porto, podendo ser convocadas reuniões extraordinárias por seu Presidente, pelo dirigente da Administração do Porto ou pela manifestação de pelo menos 1/3 (um terço) dos seus membros;

- V — o exercício da função de membro do CEU, considerado como serviço relevante, não será remunerado;

- VI — o dirigente da Administração do Porto fornecerá ao CEU instalações adequadas e os serviços administrativos necessários ao seu funcionamento, facilitando aos seus membros acesso a todas dependências portuárias e prestando-lhes as informações indispensáveis ao desempenho das suas funções.

Art. 5º Compete ao dirigente da Administração do Porto, observadas as normas legais e regulamentares em vigor e atuando como agente da Empresa de Portos do Brasil S.A. — Portobrás e das empresas portuárias sob controle dessa entidade:

- I — planejar, coordenar, supervisionar e dirigir os trabalhos do respectivo porto;
- II — firmar contratos de locação, arrendamento, aquisição de bens, e contrato de obras;
- III — admitir e dispensar pessoal;
- IV — baixar os atos administrativos necessários à execução dos trabalhos nos portos.

Art. 6º Compete ao CEU, como órgão consultivo e de assessoramento da Administração do Porto:

- I — Identificar, estudar e debater as deficiências dos serviços portuários, sugerindo as soluções cabíveis;
- II — formular e propor providências que favorecem o desenvolvimento das atividades do porto e ampliem o uso dos seus serviços;
- III — acompanhar e avaliar os resultados das medidas adotadas para melhorar a eficiência das operações portuárias e a qualidade dos serviços prestados aos usuários;

- IV — elaborar o seu Regimento Interno e aprová-lo pelo voto de pelo menos 2/3 (dois terços) dos seus membros;

- V — manifestar-se sobre outros assuntos que lhe sejam submetidos pelo dirigente da Administração do Porto ou por entidade representada na sua composição.

Art. 7º O dirigente da Administração do Porto e outros órgãos da Portobrás, ou de suas empresas controladas, submeterão obrigatoriamente ao CEU, mediante exposição fundamentada:

- I — as planilhas de custos dos serviços portuários e as propostas de tarifas;
- II — os programas e projetos de investimentos no porto;
- III — as propostas de orçamento abrangendo os recursos para custeio e investimentos, bem como as de revisão de seus valores;

- IV — os projetos de participação da iniciativa privada nas operações e nos investimentos portuários;

- V — as propostas de organização interna da Administração do Porto;

- VI — as propostas de lotação e designação de pessoal, para a execução de atividades nos vários setores do porto.

Art. 8º As deliberações do CEU serão encaminhadas pelo dirigente da Administração do Porto, para homologação:

- I — pelo Conselho de Administração da Portobrás, nos casos dos portos por ela administrados diretamente;

- II — pelos Conselhos de Administração das empresas controladas pela Portobrás, nos casos dos portos por elas explorados.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não exclui o controle que deva ser exercido pelos órgãos competentes nos termos da legislação em vigor, ressalvados os casos de fixação e reajustamento de tarifas, que serão decididos na forma deste Decreto, dispensada a exigência do art. 1º do Decreto nº 79.706, de 18 de maio de 1977, com a redação dada pelo art. 5º do Decreto nº 91.149, de 15 de março de 1985.

Art. 9º Um dos Presidentes do CEU, indicado pelo Ministro dos Transportes, participará do Conselho de Administração da Portobrás.

Art. 10º O CEU participará, por seus membros, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal da empresa controlada pela Portobrás que explora o porto.

Parágrafo 1º O Presidente do CEU o representará no Conselho de Administração.

Parágrafo 2º A escolha para o Conselho Fiscal recairá no membro do CEU representante do setor privado.

Parágrafo 3º Quando uma empresa explorar mais de um porto, a representação de que trata este artigo será definida em reunião dos CEUs e referidos portos.

Art. 11. Aplicam-se aos portos explorados sob o regime de concessão as diretrizes estabelecidas neste Decreto, devendo cada concessionária adotá-las no âmbito da sua organização, de modo a assegurar a descentralização e a eficiência das atividades portuárias.

Art. 12. A Portobrás promoverá a instalação do CEU em cada um dos portos organizados integrantes do Sistema Portuário Nacional, que ainda não o tenha implantado, inclusive naqueles explorados mediante concessão.

Art. 13. O Ministério dos Transportes baixará as instruções e demais atos necessários à aplicação do que dispõe este Decreto.

Art. 14. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 15. Revogam-se as disposições em contrário.
Brasília, 03 de outubro de 1988; 167º da Independência e 100º da República.

José Sarney
José Reinaldo Carneiro Tavares

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Sede: Rua Teixeira Junior,
Cep 20.921 - São CristóvãoTelefone: 580-7525
Telex n.º (021) 36971 FNET

OFÍCIO Nº 143/88

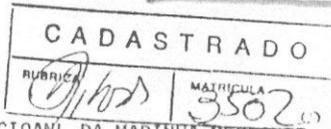
Rio de Janeiro, 05 de fevereiro de 1988.

Ilmo. Sr.

Comte. MURILLO RUBENS HABBEMA DE MAIA

Superintendente da SUPERINTENDENCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE

NESTA



Prezado Senhor

A Federação Nacional dos Estivadores, por seu Presidente abaixo assinado, vêm submeter a apreciação de V.Sa., a Pauta de Reivindicação para o ano em curso dos Estivadores Brasileiros, aprovada na Reunião do Conselho de Representantes desta Federação, realizada em 26 de novembro de 1987.

As Reivindicações que compõem esta Pauta, são em maioria as mesma apresentadas na Pauta anterior e que já foram apresentadas aos Armadores e por eles se colocarem em uma posição intransigente não fomos atendidos.

E, como nossa data-base é 1º de março, a Categoria Estivadora espera contar com o vosso apoio para que consigamos conquistar as Reivindicações em anexo, que trarão melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

Com a certeza de que contarmos com vossa compreensão, antecipadamente agradecemos.

Atenciosamente

João Rocha
JOÃO NASCIMENTO ROCHA
Presidente

PS/mjsc...

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone: (21) 257.9111
Telex: 148 (CT) 111111

PAUTA DE REIVINDICAÇÕES APROVADA NA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO DE REPRESENTANTES DA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES, REALIZADA NO DIA 26 DE NOVEMBRO DE 1987.=====

1 - NAVEGAÇÃO INTERIOR

Dentre todas as reivindicações perfiladas, neste documento merece especial tratamento a cèlebre questão "Navegação Interior", que vem despertando um forte sentimento de revolta e solidariedade entre os estivadores nacionais, inclusive aqueles filiados a Sindicatos situados em regiões onde inexiste esta modalidade de transporte.

Quando o art. 22 do Decreto-lei nº 5/66 facultou o engajamento da própria tripulação da embarcação de navegação interior para a realização "dos serviços de estiva" (sic), quis restringir sua aplicabilidade às embarcações utilizadas no pequeno comércio existente à época de sua publicação, não prevendo regulamentação para as situações que o progresso daquelas regiões faria surgir.

Se o referido dispositivo representa, por si só, um retrocesso em relação às conquistas dos estivadores, uma vez que estendeu à navegação interior as regras previstas no art. 260 da CLT quanto a obrigatoriedade da requisição de tripulantes para os serviços que lhes são pertinentes, ferindo direito adquirido, os efeitos mais piores foram os malefícios provenientes de sua distorcida aplicação, produzida por pressões emanadas da categoria econômica em que estão inseridos os armadores das embarcações de navegação, que vedou a participação da estiva, transferindo a responsabilidade para as tripulações a competência para a execução dos serviços de carga e descarga.

Na medida em que o malsinado dispositivo tão somente facultou a requisição de tripulantes para a realização dos serviços de estiva, nada impedindo que a SUNAMAM discipline a matéria, regulamentando a obrigatoriedade da utilização dos estivadores nas embarcações de navegação interior, respeitadas as condições previstas no texto consolidado.

A nossa reivindicação está fulcrada nos art. 254, 255, 257 e 263 da CLT, como demonstramos no escoreito documento anexo encaminhado à "COMISSÃO TRI-PARTITE" criada pela Portaria do MTb nº 3399, de 18/12/87.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone: 548-2222
Telex Nº (01) 20921-415

Buscamos com isto salvaguardar nosso patrimônio jurídico de dispositivos distorcidos e mal aplicados que estão levando fome e miséria à mais de 3000 famílias de trabalhadores em estiva que têm seus sustentos tirados desta prestação de serviço.

Até a presente data, no que pese os infinitos esforços da categoria em buscar uma solução amigável para a questão, somente conseguimos firmar um acordo experimental com os armadores dos Estados do Pará e do Amazonas estabelecendo condições de trabalho e remuneração para os estivadores na operação de carga e descarga de balsas e chatas utilizadas na navegação interior da Bacia Amazônica, incrementando o transporte por via d'água na região e trazendo benefícios não só para os trabalhadores em estiva e população local como para os armadores, dando diminuição de avarias proveniente da movimentação efetuada por mão-de-obra desqualificada.

Contudo, tendo em vista que o mencionado acordo experimental obteve resultados altamente positivos e tem sua vigência fixada até 28/02/88, solicitamos a essa Superintendência que constitua as decisões livremente acordadas no âmbito do ato normativo conforme prevê a Resolução SUNAMAM nº 9575/87, de 02 de janeiro de 1987.

2 - REPOSIÇÃO SALARIAL

Por reposição salarial deve-se entender a restituição do poder aquisitivo da que o trabalhador tinha antes que seu salário fosse corroído pela inflação.

Para que haja um verdadeiro reajuste de salário é necessário que o mesmo varie na mesma medida do custo de vida.

Assim, antes de tudo, é necessário que se fixe o momento a partir do qual iniciaremos o cálculo de rebaixamento do salário provocado pela inflação. No caso em tela fixaremos como poder aquisitivo a ser reposto, aquele que vigorava na última data-base da categoria, ou seja, março de 1987.

O índice do custo de vida acumulado calculado pelo DIEESE de março de 87 a fevereiro de 88 chegou a 424,12%.

Dessa forma, para se chegar ao reajuste necessário a ser aplicado sobre os salários de fevereiro de 1988 é preciso descontar os reajustes já recebidos no período: 02 gatilhos equivalentes a 44%; 06 URPs equivalentes a 49,7%; pagamento do resíduo em 06 parcelas equivalentes a 18,40%; reajuste de 50% a título de...

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19 / 02 / 1949

Sede: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

48
Telefone 380-2591
Telex N.º (21) 36771 FENST

tecipação por acordo firmado dia 08/01/88 junto a Secretaria de Relações do Trabalho.

Assim, o reajuste necessário sobre os salários de fevereiro/88 seria da ordem de 55,05% o que reivindicamos.

3 - RESTABELECIMENTO DO PAGAMENTO POR METRO CÚBICO DAS MERCADORIAS CUBAGEM E FRETES FOREM CONTRATADOS POR CUBAGEM, CONFORME DISPÕE O ARTIGO 270 DA CLT.

A segunda parte do artigo 270 da CLT estabeleceu que as taxas para o cálculo de pagamento remuneratório dos estivadores "deverão atender à espécie, peso ou volume e acondicionamento das mercadorias de acordo com o manifesto".

Observa-se nesse dispositivo legal que o critério de cálculo para pagamento de mão-de-obra não é apenas o de tonelagem, mas também o da metragem cúbica, no caso em que a mercadoria for manifestada - e naturalmente cobrada ao usuário - por esse critério.

A Lei estabeleceu as três alternativas de pagamento salarial devido à variedade de cargas operadas. Assim é que as mais pesadas devem ser, logicamente, calculadas em função da tonelagem representada, a mais numerosas em razão das quantidades e as que ocupam maior espaço à bordo dos navios, exigindo do usuário habilidade e cuidados especiais, como ocorre com veículos e diversos equipamentos industriais, devem ser calculadas por sua metragem cúbica.

A cubagem é, portanto, das reivindicações de nossa classe a mais sentida, defendida e debatida não só pelo que encerra em termos de remuneração, mas pelo que representa em termos de violação do direito adquirido, uma vez que não se pode conceber que um artigo de lei especial, como o citado, seja violado pela legislação 2733/64 da ex-Comissão de Marinha Mercante, hoje Superintendência da Marinha Mercante - SUNAMAM, que na pirâmide hierárquica de nosso ordenamento jurídico lhe é inferior.

Lembre-se, por oportuno, que a questão da cubagem foi arcaada pelo Ministério do Trabalho e Transportes quando, em 1980, sentindo a SUNAMAM levantar-lhe argumentos para protelar ainda mais a solução da questão não hesitou em lançar mão desse expediente que, na verdade, produziu os resultados por ela esperados, qual seja, o de não se desgastar ainda mais com a categoria estivadora.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19 / 02 / 1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone 580.721
Telex N.º (21) 26471 FEN

A manifestação da carga no porto de origem cobrada ao usuário é base de cubagem, e o seu pagamento aos trabalhadores é base de peso, proporcionando as empresas consideráveis lucros à custa dessa distorção de critérios.

O critério atual de remuneração da estiva contempla apenas a remuneração por peso, havendo sub-remuneração em todos os casos em que a densidade do produto for menor que 1. Esta é uma questão já bastante conhecida nos meios marítimos, e por isso as tabelas de frete de carga geral apresentam valores para m^2/T , ou seja, de acordo com a densidade da mercadoria a ser transportada o frete será pago em função do peso ou da cubagem.

A reivindicação da estiva é, portanto, perfeitamente legal. Além disso, é importante frisar que não haverá ônus para o dono da mercadoria, pois no caso de carga embalada as tabelas de frete já incorporam os custos da manipulação da carga e são cobradas, como já foi dito, por m^3/T , de acordo com a conveniência do armador.

4 - PRODUÇÃO SALÁRIO-DIA.

Considerando que o salário-dia concedido ao operário estivador é uma forma de garantir o seu engajamento nos ternos requisitados pelas agências de navegação para determinadas fainas, mas que por motivos alheios à vontade do trabalhador não se realiza, justificasse o entendimento de que qualquer carga movimentada implica em produção. Desta forma propomos que a remuneração do operário estivador seja calculada da seguinte forma: O valor do salário-dia somado à produtividade da movimentação da carga movimentada multiplicada pela taxa determinada para cada tipo de mercadoria.

5 - PRODUTIVIDADE PERCENTUAL DE 10%.

O crescimento da produtividade pode ser estabelecido como um limite mínimo para o aumento salarial, mas devemos ter sempre em vista que, para tornar a distribuição de renda mais justa, é necessário que os salários aumentem acima do crescimento da produtividade.

Se os salários crescerem de acordo com a produtividade, o lucro também crescerá de acordo com a produtividade, dividindo-se entre trabalhadores e empresários os frutos desse crescimento. Se os salários crescerem menos que a produtividade, o empresário se apropria sozinho desse crescimento e os lucros aumentam.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séde: Rua Teixeira Junlor, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone 580 7135
Telex N.º (21) 35971 FNE

Levando-se em conta que a produtividade nacional (PIB Per Capita) cresceu aproximadamente 5,7% em 86 e 6,0% em 87, e que houve um considerável aumento no volume da carga e descarga na maioria dos portos brasileiros em contrapartida à melhoria da qualidade dos serviços de estiva e à diminuição de avarias de cargas, nada mais justo do que conceder à categoria o índice de 10% nas taxas e salários a título de produtividade, premiando o trabalhador pelo progresso que correu para o País com sua força de trabalho.

6 - GARANTIA DAS 25 DIÁRIAS.

Dentre os muitos direitos que foram usurpados dos estivadores com a edição da Resolução 2733/65, está o direito às 25 diárias.

Essa antiga conquista de caráter social da categoria nada mais representa do que a criação de um fundo garantidor de um valor mínimo a ser percebido por um estivador nos chamados portos safristas, onde há serviço em apenas uma época determinada do ano, ficando o trabalhador no período restante sem receber salário e, conseqüentemente, não tendo como sobreviver.

Certos de que nossa reivindicação é justa e encontra amparo no Decreto-lei nº 90.608, de 30 de abril de 1986, que dispõe sobre a Reestruturação do Seguro-Desemprego, é que reivindicamos o restabelecimento do Fundo de Garantia das 25 Diárias.

A implementação do Fundo de Desocupação Involuntária, firmado através de acordo assinado em 08/01/88, junto a Secretaria de Relações do Trabalho, será formado pela contribuição patronal corresponde a 1%, calculado sobre o valor de mão-de-obra (MMO) a partir de 01/03/88 e administrado pelas Federações. Representa o primeiro passo na árdua conquista desse lícito e salutar direito da categoria estivadora.

7 - CRIAÇÃO DE UMA TAXA DE AUTOMAÇÃO DE 8%.

Os trabalhadores em estiva bem como toda a sociedade brasileira, por razões óbvias e lógicas, não se opõem à implantação dos sistemas automatizados na produção industrial e no transporte desses produtos e das diversas matérias-primas.

Mas não é em razão dessa modernização que se deve alijar a mão-de-obra humana de sua participação nesse sistema. Diz-se, e acertadamente, que não haverá automação se não houver o braço humano para acioná-la.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19 / 02 / 1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

78
Telefone 560-7525
Telex N.º (21) 36771 FEM

O outro aspecto da automação, e o mais significativo, diz respeito à preservação dos meios de subsistência do trabalhador nos casos em que os critérios tradicionais de produção e transporte forem modernizados. É o que ocorre na estiva. Incumbe ao governo e às categorias econômicas a preservação da paz social e do equilíbrio capital/trabalho através do estabelecimento de uma compensação pecuniária para os obreiros cuja mão-de-obra for substituída pela automatização.

É por isso que pleiteamos a fixação de uma taxa de automação para aqueles sistemas em que a mão-de-obra humana foi reduzida ou retirada.

Nos casos em que a participação do homem foi reduzida, como o de na chegada e o da condução de dutos sugadores, propomos a adoção de uma taxa de automação que suplemente a taxa atribuída à equipe de trabalho.

Entrementes, salientamos que a criação de uma taxa de automação tem por resguardar o mercado de trabalho e a remuneração dos estivadores deslocados de suas atividades profissionais em função da introdução de equipamentos automáticos.

Esta taxa possibilitaria garantir uma remuneração mínima para os estivadores que tivessem seus ganhos afetados pela automação, e ao mesmo tempo, seria uma compensação pela perda futura de sua atividade profissional. Os procedimentos deverão ser efetuados pela SUNAMAM.

8 - ADICIONAL DE 100% PARA OS TRABALHOS REALIZADOS AOS DOMINGOS.

Se levarmos em conta que os domingos, assim como os dias de feriado, são os únicos dias no ano que os trabalhadores têm para o seu descanso, seu convívio social e familiar, nada mais justo do que aplicar-se um adicional de 100% sobre os valores a serem percebidos pelo trabalho realizado nesses dias.

De se estranhar, contudo, que o referido percentual tenha sido instituído para recair apenas sobre o trabalho executado em dia feriado.

Reivindicamos que também sobre o trabalho realizado aos domingos seja dada o acréscimo de 100% sobre as taxas ou salários constantes das tabelas aprovadas.

9 - ENCERRAMENTO DO PAGAMENTO DA COTA-HOMEM.

O pagamento da conta-homem, ou, mais claramente, o cálculo da remuneração por homem para o pagamento aos serviços de estiva, foi instituído através da Resolução nº 7398/82 da SUNAMAM.

- 6 -

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séde: Rua Telxela Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone 580-7525
Telex N.º (21) 207211001

A referida Resolução fixa, na letra c, inciso III, que pela remuneração por homem (cota-homem) deve entender-se "os valores das tabelas destinados a remunerar o estivador integrante do terno-padrão, pela movimentação de uma tonelada de mercadoria codificada na faina respectiva. A multiplicação destes valores pelo número de integrantes do terno-padrão resultará no valor do montante de obra por tonelagem (MMO/T)..." (sic).

Todavia, a CLT, em seus artigos 272, 273 e 274, é cristalina ao afirmar que o valor do pagamento ao estivador será obtido pela multiplicação do valor do MMO pela tonelagem total movimentada, e não por 1 (uma) unidade de tonelagem, como prevê a supra-citada Resolução, dividida pelo terno-padrão correspondente a cada faina.

A contrariedade da Resolução da SUNAMAM ao texto celetista é evidente, pois aquela, além de abrir indiretamente o precedente para a requisição de grupos compostos por integrantes em número inferior ao fixado para o terno-padrão, e, em relação a cada faina específica, reduz drasticamente a parcela de multiplicação representada pela tonelagem da mercadoria movimentada, lesando a categoria profissional.

10 - UNIFICAÇÃO DAS TAXAS NOS SERVIÇOS DE ESTIVA.

A exemplo do que ocorreu com o salário-mínimo, que foi unificado em todo o Território Nacional pelo Decreto nº 89.589, de 26/04/84, mais recentemente com Salário-Referência e o Piso Nacional Mínimo também unificados, a Resolução da SUNAMAM nº 8482, de 14/12/84, que, considerando os termos da Resolução CINF nº 401/84, conglobou os valores dos salários-dias e salários-hora dos estivadores do grupo estendendo-os aos demais grupos, e conforme já ocorre nas fainas 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 2.0 e 2.1, que tiveram seus valores unificados para todos os portos nacionais, reivindicamos que o mesmo ocorra com as demais fainas frente ao princípio da isonomia salarial prevista nos artigos 5º e 461 da CLT, já que o trabalho realizado pelo operário estivador para descarregar 10 toneladas de soja no porto de Rio Grande é idêntico ao realizado pelo estivador no porto de Manaus para movimentar a mesma carga, não se concebendo este evidente tratamento discriminatório e ilegal.

11 - EQUIPARAÇÃO DAS TAXAS DA FAINA 1.1 ÀS DA FAINA 1.3 (RESOLUÇÃO 8175/84)

Tal postulação se prende ao fato de que a sacaria de produtos alimentícios é em tudo semelhante a sacaria das demais mercadorias, não sendo, portanto, compreensível o sacrifício dos estivadores que recebem uma remuneração inferior àquela atribuída às mercadorias classificadas no subitem 1.3 da Resolução 8175/84.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 17 / 02 / 1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone 509-2551
Telex N.º (21) 21971 FNEB

tendo em vista que o esforço dispendido em ambas as fainas é exatamente o mesmo

O fundamento legal para essa reivindicação está inscrito no artigo 461 da CLT, que trata do sagrado princípio da isonomia, que se aplica aos estivadores consoante a seguinte interpretação: sendo idêntico o esforço desenvolvido no trabalho será considerado como de igual valor, correspondendo a idêntico tratamento remuneratório.

A remuneração específica da faina 1.1 existe sem qualquer explicação coerente que justifique ser inferior as das demais sacarias.

Ora, a faina 1.1 refere-se a generos alimentícios e seus derivados, rações para aves e outros animais, farelos em geral, enquanto a faina 1.3 inclui as demais mercadorias à exceção do cimento e mercadorias cáusticas.

Estamos, portanto, diante de um clássico caso de discriminação arbitrária.

Para que cesse essa discrepância reiteramos nossa reivindicação de extinção da faina 1.1 da Resolução 9886/88, equiparando-a às taxas da faina 1.3.

12 - EQUIPARAÇÃO DAS TAXAS DOS CONTAINERS VAZIOS COM OS CHEIOS.

Este pleito possui amplo arrimo legal. Observe-se o dispositivo do item 6.0 da Resolução 8179/84, o qual descreve a faina dos Estivadores nessas operações:

"Abertura e fechamento de escotilhas. Operação, a bordo, dos guindastes e paus de carga. Serviço de sinaleiro. Orientação da movimentação do "container", engate e desengate dos cabos dos aparelhos. Operação de empilhadeira. Manobras a bordo".

Ao tratar sobre processamento e equipamento dispõe a Resolução em tela o seguinte:

"Operação como carga indivisível por meios de aparelhos de manobras de peso, mecânicos ou automáticos; guindastes ou paus de carga convencionais".

Portanto, vê-se que tanto no contentores cheios como nos vazios o trabalho do estivador é mesmo, exigindo-lhe idêntico desempenho.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séda: Rua Telxela Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

1085
Telefone: 597.1.111
Telex N.º (21) 36771 FNEB

Assim, invocamos o princípio da isonomia salarial, prevista no artigo 461 da CLT, pelo que "sendo idêntica a função, a todo o trabalho de igual valor prestado ao mesmo empregador (entenda-se aí como "tomador de serviço"), na mesma localidade, corresponderá igual salário".

"Por todo o exposto, a segunda parte e o "caput" do subitem 6.0, da mencionada Resolução 8179/84, devem ser reformulados, para o fim de que na remuneração da mão-de-obra da estiva seja levado em conta o peso total do "containers" - vazio e não apenas 50% como na sistemática atual. Tal unificação deve ser feita pela importância equivalente ao "container" cheio, para que não ocorra a redução salarial, que, também, não é permitida (princípio da irredutibilidade de salários).

13 - EQUIPARAÇÃO DAS TAXAS DA FAINA 6.2 AS DA 6.1 ANEXO A RESOLUÇÃO 8179/84 MELHORANDO O PAGAMENTO QUANDO SE OPERAR NO SISTEMA CELULAR.

Esta reivindicação, como na justificativa da cláusula anterior, tem base jurídica no art. 461, consolidada, no que tange a isonomia salarial.

Do ponto de vista do trabalho da estiva a operação de carga e descarga de "containers", é idêntico nas faínas 6.1 e 6.2, não existindo, portanto, qualquer motivo para a remuneração ser diferenciada.

Assim, devem ser unificadas, adotando-se os valores da atual faína 6.1.

14 - EQUIPARAÇÃO DAS TAXAS DA FAINA 4.8 (ADUBOS, CLORETOS E SALITRES EM GERAL), DO ANEXO A RESOLUÇÃO 8179/84, AS DA FAINA 4.6 (CARVÃO, ENXÖFRE, SUPERFOSFATO, ETC) DO CITADO ANEXO.

Não há fator que sustente as diferenças entre as taxas acima referidas, senão, vejamos o dispositivo no subitem 4.6 da Resolução 8179/84, relativa ao carvão, enxöfre, superfosfato e hiperfosfato:

"Processamento e equipamento - guindaste ou paus de carga convencionais. Descarga em caçambas ou tinas".

"Faina - Abertura e fechamento de escotilhas. Operação a bordo, dos guindastes e pau de carga. Serviço de sinaleiro. Manipulação de carga. Manobras a bordo. Recheço".

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séde: Rua Telxeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

11/8
Telefone 580-7525
Telex N.º (21) 36921 FNET

Com a leitura que se segue, o subitem 4.8 da mencionada Resolução, vê-se que a semelhança com o supra transcrito é total:

"Demais mercadorias

Processamento e equipamento - guindastes ou paus de carga convencionais. Descarga em caçambas comuns ou tinas".

"Faina - Abertura e fechamento de escotilhas. Operação, a bordo das guindastes e paus de carga. Serviço de sinaleiro. Manipulação de carga. Manobras a bordo".

Tendo em vista essa idêntica faina, caímos na disposição consolidada da isonomia salarial, prevista no art. 461 da CLT, já mencionada anteriormente.

Ressalte-se que as mercadorias entre as quais se pede a equiparação possuem características químicas equivalentes, além da identidade da faina operacional, colaborando para o atendimento desta reivindicação.

Outrossim, as fainas 3.4 e 4.6 (embarque e desembarque de carvão, enxofre, superfosfato, DAP, hiperfosfato, uréia, cinza de vulcão, barrilha e outros), possuem taxas cerca de 46,19% mais elevadas que as das fainas 3.6 e 4.8 (mercadorias), sendo que, como já mencionamos entre os diversos produtos enquadrados nas fainas 3.4 e 4.6 encontram-se os adubos, cloretos e salitres em geral, que apresentam os mesmos riscos para os estivadores que os produtos enquadrados nas fainas 3.6 e 4.8.

Assim, ainda uma vez, evidencia-se uma discriminação com os estivadores que, ao manipular produtos com os mesmos graus de risco, recebem remuneração diferenciada e inferior sem que haja uma justificativa válida para tal procedimento.

15 - PAGAMENTO DOS SALÁRIOS E TAXAS DO MINÉRIO DE FERRO PELA FAINA 4.2.2 DA RESOLUÇÃO 8179/84.

Outra modalidade de carga que está sendo paga inadequadamente, devido ao seu longo tempo de existência, é a referente a faina com o minério de ferro.

A semelhança entre o minério de ferro e o carvão mineral é incontestável; ambos têm volume e feitiço equiparados, exalam poeira tóxica, oferecem risco de vida, tanto por suas formações naturais quanto pela sua operacionalidade, e requerem o mesmo número de homens para rechegá-las.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Sede: Rua Telxela Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

120
Telefone 580-7521
Telex N.º (21) 24971 FEET

Mas, a despeito de tudo isto, a operação com essa carga não está regulada no mesmo subitem de seu paradigma e assemelhados, além do carvão, o enxofre, o superfosfato e o hiperfosfato.

A carga de minério de ferro é remunerada de acordo com as taxas das faixas 3.7.4, 3.8.3, 4.1.4 e 4.2.4, correspondentes a "Demais Mercadorias, não incorporando adicionais por insalubridade.

O minério de ferro quando movimentado produz poeira, que além do desconforto que causa, afeta a saúde do estivador.

Existe no Código de Operações de carga e descarga de mercadorias faixas específicas para mercadorias insalubres (3.7.2, 3.8.2, 4.1.2 e 4.2.2);

Reivindicamos que o pagamento da movimentação do minério de ferro seja feito com base nas taxas destas faixas de mercadorias insalubres.

16 - VALORIZAÇÃO DO TRABALHO DE RECHEGO, CUJA REMUNERAÇÃO, DEVE SER POR PRODUÇÃO.

O recheio é uma importante atividade do estivador porque visa facilitar o desembarque da carga em sua totalidade, de maneira que não fiquem no bordo significativos resíduos das mercadorias que influirão na quantidade final, tendo-se em vista as perdas que ocorrem no seu curso desde a origem até o destinatário.

O recheio possibilita, sobretudo, a desestiva da carga sólida integral, tanto que ao dispor sobre esse trabalho o subitem 2.15, da Resolução 4176, diz que sua remuneração será por produção ou salário-dia. Na prática, contudo, em relação ao carvão mineral, como nas demais cargas, o pagamento da remuneração tem sido à base de salário-dia, que em nenhuma hipótese corresponde ao produtivo trabalho das equipes, aviltando, dessa forma, sua participação.

A ocorrência deste fato é explicável pelas baixas taxas pagas por esta faina, e, ainda, pela sistemática adotada de considerar apenas 5 ou 10% da carga movimentada como recheio. A conjunção destes dois fatores leva o aviltamento da remuneração do estivador e substitui seu regime de remuneração, que passa de recebimento por produção para o de salário-dia.

Assim reivindicamos que o pagamento desses serviços seja feito à base de produção, de maneira que o ganho não seja tão inferior e desestimulante como ocorre atualmente.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séde: Rua Telxela Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

138
Telefone: 580-7551
Telex N.º (21) 265711AD

17 - AUMENTO DE 10% (DEZ POR CENTO) NAS TABELAS DE REMUNERAÇÃO DA CABOTAGEM COM O FIM DE EQUIPARÁ-LAS ÀS DA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO, CONFORME VEM CORRENDO DESDE 1979.

A atividade profissional do estivador é única não importante o tipo de navegação em que o navio, ou embarcação, esteja engajado. Isso ocorre, principalmente, nas navegações de longo curso e na de cabotagem. Tanto isso é verdade que a CLT (artigo 254) e a Resolução SUNAMAM 8179/84 definiu a estiva de uma única maneira.

Observe-se o dispositivo no subitem 1.1 dessa Resolução:

Estiva é o serviço realizado pelos operários estivadores, manualmente ou com o auxílio de equipamento, a bordo de embarcações principais ou auxiliares, e que consiste na carga, descarga, movimentação, arrumação e retirada de mercadorias, no convés ou nos porões.

A unicidade do trabalho estivador é manifesta porque as cargas, os trabalhos em operações e tudo o mais que envolve os trabalhos de estiva e desestiva não são diferentes em razão da linha de navegação dos navios.

Esta reivindicação foi uma das que a SUNAMAM prometeu a seu fim. Essa razão vem, gradualmente, equiparando as tabelas de cabotagem às de longo curso. Assim nossa solicitação de aumento de 10% (dez por cento) na tabela de remuneração da cabotagem se ajusta ao compromisso existente entre a classe e a nossa classe de eliminar tal anomalia de nossos sistemas remuneratórios.

18 - CRIAÇÃO DA FAIXA GRANÉL LÍQUIDO COM CONCEITUAÇÃO, SALÁRIOS E TAXAS A SEREM FIXADOS PELA SUNAMAM.

Os estivadores têm perfeita consciência de que a preservação do seu mercado de trabalho depende, diretamente, do cumprimento das normas consolidadas e dos fins que conceituam e delimitam suas tarefas (artigos 254 e 257 da CLT) bem como de sua manutenção nas operações que se transformam de manipulação física da mercadoria para os processos mecânicos e automáticos, enquanto que a ampliação dessa mesma mercadoria possui direta com o seu engajamento nas novas formas de transportes e tarefas criadas.

O que se tem observado é que a legislação normativa sobre a atividade estivadora tem sido de certa forma disciplinada pelas autoridades competentes. Entretanto, aliás, ocorre com as regras contida na Resolução SUNAMAM 8179/84, que estabelece disciplina nas cargas sólidas em geral, incluindo as transportadas à granel, e até

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 17/02/1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

148
Telefone: 580-7522
Telex N.º (21) 36971 FINEB

mesmo as gasosas. Ocorre que as mercadorias líquidas à granel, sujeitas à disciplina consolidada, não têm sido normatizadas pela SUNAMAM através da fixação de termos/fainas e taxas para efeito de suas operações.

Assim é que esta Federação pleiteia que, nesta data-base, às cargas líquidas à granel, que admitam a estiva e desestiva através de operário estivador, nos termos da CLT, recebam disciplina resolutiva, como ocorre com as cargas sólidas e gasosas.

A criação da faina granel líquido, com conceituação, salário e taxas a serem fixadas pela SUNAMAM, viria incorporar expressiva parcela das cargas movimentadas pela navegação brasileira, cerca de 30%, ao campo de trabalho dos estivadores.

O acréscimo, em termos de custos, será certamente irrelevante quando comparado ao valor das mercadorias transportadas desta forma.

As alegações com relação a questão de segurança não procedem, uma vez que, necessariamente, interessa também aos estivadores manter o máximo de segurança em suas operações. Além disso as condições de acesso aos terminais podem ser estabelecidas de forma a evitar problemas para seus proprietários.

19 - RETORNO DAS COMPOSIÇÕES DOS TERNOS DA RESOLUÇÃO Nº 4048, DE 01/03/72, EXCETUANDO-SE OS SERVIÇOS DE FRIGORÍFICOS.

A presente reivindicação reflete acima de tudo, a inconformação da classe com a instituição do terno-padrão previsto na Resolução nº 4281 e turmas "a", "b", "c", "d", etc, mantida pela Resolução 4417/74, cujo mérito este foi o de, acatando recomendações de um Grupo Interministerial do Trabalho, possibilitar o ganho imediatamente anterior a Resolução nº 4048/72, não restituindo, entretanto, as composições das equipes de trabalho daquela resolução que eram de 10 (dez) a 12 (doze) homens.

A propósito, vale ressaltar que os estivadores foram as maiores vítimas da filosofia do denominado "esforço físico", instituído pela Resolução 2733/65 e sistematizada nas Resoluções da SUNAMAM que se seguiram, pois segundo aquela filosofia, quando houvesse reduzido esforço físico em determinada faina, a equipe de trabalho seria reduzida, uma vez que as taxas foram também diminuídas.

A análise da tabela 1.1 da Resolução 4048/72, que trata da composição de ternos e/ou turmas, revela a inexistência de outra diferenciação além da navegação de cabotagem e longo curso.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Sede: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

158
Telefone: 589.2522
Telex N.º (R1) 24971 FNEB

Não existe qualquer distinção com relação a sacaria, carga geral e carga geral especial, as quais possuem ternos iguais, que variavam de no mínimo 16 (dezesesseis) homens (P1, P32, P43 e P55) ao máximo de 20 (vinte) homens (P33 e P41).

A classe estivadora postula o restabelecimento das classificações de operações, extinguindo-se as atuais fainas 2.0, 8.0 e 12.0, cuja única finalidade é a injustificável redução de no mínimo 40% em cada terno.

20 - EXCLUIR OS MOTORISTAS DE EMPILHADEIRAS DAS COMPOSIÇÕES DOS TERNO PADRÃO RELACIONADOS NA RESOLUÇÃO 8179/84, PARA CONSIDERÁ-LOS HOMENS SUPLEMENTARES.

O conceito de terno-padrão estabelecido na Resolução 8179/84 da SINAHAI (subitem 2.3) não se ajusta à inclusão em sua composição numérica dos operadores de empilhadeiras.

Constitui o terno-padrão o número convencional de homens para operarem diretamente com determinada carga. A empilhadeira desempenha um papel de assessoramento ao trabalho executado pelos componentes do terno.

A inclusão desses homens na equipe acarreta uma redução do número de estivadores que manipula a carga fisicamente, e gerando um maior desempenho operativo para uma menor remuneração.

As empilhadeiras, embora sejam máquinas de maior importância na movimentação de cargas nos portos, não estão disseminadas em grande número nos portos brasileiros. Assim é que, em média, os 5 portos com maior número de empilhadeiras por categoria, detêm cerca de 80% do total das máquinas. É importante fazer esse dado no sentido de que se verificou que o uso de empilhadeiras não é absolutamente uma faina usual no conjunto dos portos brasileiros.

Assim sendo, o motorista de empilhadeira não deverá ser incluído no terno, mas sim requisitado como suplementar nos momentos em que for ser efetivamente utilizado, importando na alteração do subitem 2.4 da Resolução 8179/84, para que dele sejam excluídos esses profissionais.

21 - GARANTIA PARA OS HOMENS SUPLEMENTARES DE 1/2 (MEIO) TURNO DA PRODUÇÃO DO TERNO NO CASO DE SEREM DISPENSADOS NO DECORRER DA JORNADA DE TRABALHO.

É sabido por todos que trabalham em operação de carga e descarga de na

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundado em 19/02/1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

168
Telefene 580-2333
Telex N.º (21) 36971 FNET

vios que poucos serviços exigem redobrado esforço físico do estivador quanto a carga geral miúda e a sacaria, em razão da distância do ponto em que é estivada e/ou rechejada para a boca da escotilha onde é lingada. Da mesma forma é redobrado o esforço profissional quando a mercadoria tem que ser empilhada nas amuras, fora, portanto, da boca da escotilha onde desce a lingada. Em tais ocasiões é que se revela que a necessidade do serviço deve prevalecer sobre as conveniências do armador ou seu agente, aos quais não pode caber a última palavra na requisição dos homens suplementares, situação para a qual solicitamos tratamento especial dentro da Resolução 8179/84.

Sabendo-se, como é usualmente propalado na imprensa, que o custo/dia de um navio cargueiro situa-se em valores superiores a cinco mil dolares (US\$ 5000), esta medida vem também atender a interesse dos armadores já que possibilitará a liberação dos navios em menores prazos.

22 - PESAGEM DOS CONTAINERS NOS PORTOS.

O critério de cálculo para o pagamento da estiva das cargas depositadas em containers se dá em função de seu peso, conforme prevê o art. 270 da CLT, corroborando as Resoluções da SUNAMAM.

Todavia, devido a série dificuldade que os Sindicatos têm para obter acesso aos manifestos de carga e as inúmeras e comprovadas situações em que verificou discordância entre a tonelagem consignada no manifesto e a real, sendo esta bem superior a primeira, o que prejudica e reduz as parcelas e salários dos estivadores, reivindicamos a repesagem dos "containers" nos portos onde foram usados ou desativados.

23 - ADICIONAL NOTURNO DE 75% APÓS AS 24 HORAS.

O atual adicional à taxa de 20% (vinte por cento) prevista no artigo 73 da CLT, ou a taxa maior prevista por essa SUNAMAM, não compensam a remuneração do trabalho noturno da estiva, realizado em ambiente de clima hostil, além dos diversos distúrbios que as cargas insalubres trazem à saúde dos estivadores.

O reajuste desse adicional para 75% (setenta e cinco por cento) do valor da remuneração diária compensará de forma justa o trabalho desempenhado.

24 - TRABALHO NOTURNO ATÉ 01:00 HORA.

Assim como a Lei nº 7.002, de 14/06/82, possibilita à PORTOBRAS

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19 / 02 / 1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

178
Telefone 580-7524
Telex N.º (21) 36971 FNEY

tar, para serviços de capatazias realizados no período noturno, jornada especial de trabalho de 6 (seis) horas ininterruptas, de 60 (sessenta) minutos cada, visando salvaguardar os trabalhadores dos efeitos danosos à sua saúde, reivindicamos que o trabalho de estiva realizado à noite se estenda somente até 01:00 hora.

25- VALORIZAÇÃO PROFISSIONAL.

Se, dado o princípio da isonomia salarial, "a todo trabalho de igual valor e com a mesma perfeição técnica, corresponderá salário igual", contrário ao caso, para os trabalhos diferenciados entre si haverá salários diversos.

Assim, destacamos algumas operações técnicas especializadas realizadas por operários estivadores, que ocorrem no convés e porão dos navios:

- Operação com guindastes;
- Paus de Carga;
- Pontes Rolantes;
- Empilhadeiras de pequeno e grande porte;
- Tratores pneumáticos e de esteiras;
- Retro escavadeiras;
- Assim como cavalo mecânico acoplado a carreta ou ainda qualquer aparelho ou maquinário similar.

Nas referidas operações é exigido que os estivadores sejam cursados e diplomados pelo Ensino Profissional Marítimo de cada região, sob a coordenação do DPC.

Salientamos que, se para operarmos em funções especializadas, com os mais sofisticados aparelhos, nos é exigido um treinamento específico, nada mais justo do que nessas operações a remuneração seja compatível com a responsabilidade que nos é dada.

Desta forma reivindicamos a criação de um percentual de 25% para a categoria estivadora, quando engajados nas funções acima aludidas, a título de incentivo profissionalizante.

26 - REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS CONEXOS COM OS DE ESTIVA.

Entende-se por serviços conexos com os de estiva os citados no artigo 271 da CLT e mais os serviços de apeação/desapeação, forração, escoramentos, pintura, formas, divisão de cargas, paredes e outros serviços executados nos porões e convés das embarcações.

- 16 -

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES 188

Fundada em 12 / 02 / 1949

Sede: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone: 810-2275
Telex Nº (21) 05571 FINE

Mas, como não existe uma regulamentação específica determinando a composição dos ternos, salários e taxas, bem como o percentual a ser cobrado para cobrir despesas que o Sindicato tem com a aquisição de Equipamentos de Proteção Individual, Equipamento de Trabalho, moto-serras, chaves e demais materiais que são utilizados nessas operações, é que reivindicamos os que se segue:

a) Para os serviços conexos de estiva acima citados reivindicamos a garantia mínima de requisição de 4 (quatro) operários estivadores, não existindo a previsão de número máximo, ficando este a critério dos tomadores de serviços, quando as características da operação exigirem;

b) Cada terno terá no comando das operações um contra-mestre de porção;

c) Para cada navio será requisitado um fiscal da estiva, que terá as seguintes funções: Observar e dirimir dúvidas que possam existir nas operações; calizar o bom andamento dos serviços a serem executados; cuidar do material, equipamento e das ferramentas necessárias ao serviços, bem como sua reposição, estando subordinado diretamente às empresas de navegação e seus prepostos, encaminhando aos contra-mestres dos ternos as ordens recebidas.

d) Todas as ferramentas utilizadas nesses serviços, bem como o transporte da mesma de terra para bordo e vice-versa, ficará a cargo e responsabilidade do Sindicato;

e) Cada estivador receberá pelos serviços prestados o salário-dia de Cr\$ 1.500,00 (UM MIL E QUINHENTOS CRUZADOS), já descontados os adicionais diários. Nos trabalhos realizados a noite, aos domingos e aos feriados, o salário incidirão os adicionais previstos nas Resoluções da SINAMAI.

f) O Sindicato dos Estivadores receberá das empresas, pela prestação dos aludidos serviços, 20% (vinte por cento) do montante de mão-de-obra para cobrir as despesas resultantes dos desgastes das moto-serras e ferramentas em geral, bem como suas reposições, visando poder oferecer melhor quantidade e qualidade do serviço.

27 - ELEVACÃO DA TAXA DO MATERIAL DE PROTEÇÃO, OU FORNECIMENTO DO EPI, PELOS ARMADORES.

Desde a Resolução nº 1195/53, do então CMM, todo o equipamento de Proteção Individual, não só dos estivadores, mas também dos conferentes e consentadores, era fornecido pelos seus respectivos Sindicatos. Para o ressarcimento desses encargos os Sindicatos recebiam da entidade estivadora/uma percentagem sobre o

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 17/02/1949

198

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone 580.7524
Telex N.º (21) 34971 FEED

que chegou a 40%.

A partir de 11 de agosto de 1965, através da publicação da Resolução CMM nº 2776/65, aquele sistema foi reformulado, passando o custeio deste encargo dos órgãos de classe a ser concedido mediante taxas fixas de valores variáveis de acordo com o tipo de mercadoria operada.

Atualmente encontra-se em vigor a Resolução nº 8179/84, da SUNAMAM que no seu Anexo I, subitem 1.5.2, incluiu o valor de custeio das despesas para a aquisição do EPI dentro do MEE, conforme item 1.9, o que é uma aberração.

Além do valor estar defasado em muito, devido ao alto custo dos EPIs, a modernização dos métodos de acondicionamento de carga e suas respectivas operações, têm criado uma evidente dificuldade de separação das mercadorias por grupos de manuseio mais ou menos perigosos e, conseqüentemente, requerendo a aplicação de maior ou menor taxa de proteção operativa.

Tais fatores levaram a assinatura de um acordo junto a Secretaria de Relações do Trabalho, em 08/01/88, que em seu item 3 concedeu um reajuste de 200% (duzentos por cento) aplicáveis aos valores correspondentes ao EPI. Todavia, além com este reajuste concedido, segundo cálculos efetuados pelo DIEESE, persiste uma defasagem de 60,52% que reivindicamos como aumento aplicável às taxas de EPI, com o fito de dotar os Sindicatos menos capazes de assegurar a saúde e a integridade física de seus associados, ou, alternativamente, como forma de solucionar este grave problema, que se elimine tal custeio da responsabilidade dos Sindicatos, passando aos armadores o fornecimento do EPI.

O que não se admite é que os Sindicatos lancem mão de seus próprios recursos para o cumprimento de norma preconizada no artigo 166 da CLT.

28 - REINCLUSÃO DO AGUADEIRO POR EMBARCAÇÃO SUPRIMIDO PELA RESOLUÇÃO 2733/65.

Como tanto outros, este foi um direito cancelado pela malsinada Resolução 2733/65, da SUNAMAM, cujo restabelecimento é de suma importância, tendo em vista que aumenta o desempenho de nossos companheiros a bordo das embarcações.

A função do aguadeiro é de fornecer água, leite ou suco de frutas aos membros do terno, além de renovar seu fornecimento, zelando pelos recipientes, os quais são mantidos pela taxa de material de proteção, arrecadada pelo Sindicato local.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES 208

Fundada em 19/02/1949

Sede: Rua Telxela Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone: 586-2333
Telex: 852 (2) 30911 (RJ)

A ausência do aguadeiro tem onerado os Sindicatos dos estivadores, de vez que são obrigados a contratar pessoas estranhas ao quadro sindical para desempenhar, precariamente, essa tarefa que é essencial para o melhor desempenho do trabalho dos ternos de estiva.

29 - AUMENTO DAS TAXAS FRIGORÍFICAS EM FUNÇÃO DAS MUDANÇAS BRUSCAS DE TEMPERATURA.

Ao longo dos anos da existência da atividade estivadora tem sido suficientemente provado que doenças como reumatismo, sinusite, doenças pulmonares, dentre outras, afetam os trabalhadores em estiva, seja pelos trabalhos gerais desenvolvidos, seja pelo trabalho em câmaras frigoríficas onde há bruscas mudanças de temperatura.

A adequação dos locais de trabalho prevista no artigo 176, Consolidado, e as medidas caracterizadas pelo uso dos equipamentos protetores por força do artigo 177 e seguinte, são tem servido para minorar a agressividade ambiental de trabalho, sem, contudo, extinguir os males decorrentes.

Aliás, esse fenômeno ocorre com todas as categorias profissionais que são expostas à essas afetações, tanto que, a par das medidas preventivas, no âmbito da medicina do trabalho, o tempo de serviços para efeito de aposentadoria é reduzido, como pré-estabelece o artigo 38, do Decreto 70.077, de 24/01/76, que aprovou a Consolidação das Leis da Previdência Social.

Ao lado das medidas preventivas, e com o fim de minorar as graves e irreversíveis consequências desse trabalho, os estivadores brasileiros pleiteiam a majoração das taxas para cálculo do pagamento da manipulação das cargas em câmaras frigoríficas.

30 - TAXA DE RISCO E DE INSALUBRIDADE.

Alegam os tomadores de serviços que o pagamento das taxas de risco e/ou insalubridade já vem incluído nos salários dos estivadores, constituindo, com o Repouso Semanal Remunerado, a prática ilegal do salário complessivo.

Além, de irreal, violam frontalmente a legislação trabalhista vigente.

Assim, a exemplo do que ocorre com os trabalhadores portuários, regulados pela Lei nº 4860/65, reivindicamos o pagamento da taxa de risco e/ou insalubridade.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone 580-7...
Telex 451 (11) 2013492

dade, conforme cada espécie de carga, na proporção de 10% (dez por cento) até (vinte por cento) ou 40% (quarenta por cento) conforme seja menor, médio ou maior o grau de risco e/ou insalubridade.

31 - ADICIONAL DE PERICULOSIDADE E INSALUBRIDADE.

O Ministério do Trabalho tem criado inúmeros grupos de trabalho para avaliação das condições de trabalho inclusive nos Portos, porém, não se tem conhecimento de algo prático em benefício dos estivadores, notadamente para a integral aplicação dos termos do artigo 159, inciso 3º, da Lei nº 6514/77, permanecendo os estivadores alijados de seu campo de aplicação sujeitos as incidências de acidentes e doenças do trabalho que muitas vezes têm efeitos letais.

Desde a publicação da referida Lei, que alterou o Capítulo V da CLT foi estendido aos obreiros avulsos os direitos à obtenção de adicional de risco e amparo social em questões de Segurança e Higiene do Trabalho. Todavia, até a presente data, nenhuma autoridade ou órgão Federal adotou posição rigorosa para conseguir exigir o cumprimento legal. Mantém-se os avulsos à margem da proteção legal dos riscos de danos à sua saúde.

Assim reivindicamos a criação de um grupo de trabalho no MTE para efetiva aplicação aos estivadores das disposições da Lei nº 6514/77

32 - EXTINÇÃO DA DESCARGA DO PIXE À GRANÉL.

O fato do pixe estar sendo descarregado à granél vem ocasionando inúmeros acidentes nos portos envolvendo estivadores devido ao seu difícil manuseio.

Reivindicamos por esse motivo que esta carga passe a ser acondicionada em container flexível.

33 - TERMINAIS MARÍTIMOS PRIVATIVOS.

Os artigos 254, 255 e 283 da CLT, bem como os demais que disciplinam os serviços de estiva, nada dispõem, sobre a proibição da participação dos estivadores nos trabalhos de estiva realizados nos Terminais Marítimos Públicos e Privados.

Ao contrário do que aprovaram os mentores e executores dessa Lei, os dispositivos legais acima asseguram o trabalho efetivo dos estivadores nos

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19/02/1949

Séde: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone: 580.7373
Telex Nº (21) 50721 FNEF

Locais, no que se entende a manipulação de cargas, máquinas e equipamentos em geral, recheio, abertura e fechamento de escotilhas, manejo e controle de esteiras, sugadores, tratores, "grabs" etc... Bem como as tarefas relativas ao funcionamento dos equipamentos automáticos e semi-automáticos.

Todos esses serviços vêm sendo ilegalmente executados por pessoal estranho à estiva e não matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo em flagrante desrespeito ao artigo 29 do Decreto-lei nº 3, de 27/01/66 e, naqueles terminais em que são utilizados os operários estivadores, estes não estão sendo pagos corretamente.

Se tal situação persiste nos terminais privativos da PETROBRÁS, USIMINAS e SMAPPOL, fruto de sérios erros interpretativos que concedem isenções ilegais para a utilização de funcionários das próprias empresas na execução de serviços exclusivos de estivadores, pior ocorre no caso da empresa Luchsinger Madorin onde apesar de haver decisão obrigando a requisição de estivadores para as operações naquele terminal a DTM/RS permite impunemente o descumprimento da mesma, o que exige imediato reparo.

34 - ADICIONAL DE 50% SOBRE AS PRORROGAÇÕES DE HORÁRIO DE TRABALHO.

Reivindicamos que todas as prorrogações no horário de trabalho dos estivadores sejam pagas com um adicional de 50%, calculado sobre o salário de cada operário, como forma de compensar o trabalhador que se sujeita a trabalhar em horários impróprios segundo a Lei.

35 - CONTRATO COLETIVO DE TRABALHO.

Esta é uma reivindicação que os Estivadores vêm lutando para cumprir, pois entendemos que as questões salariais devem ser livremente negociadas entre a Estiva e Armador e/ou seus Agentes, onde o Governo fique como observador ao cumprimento da legislação.

A comissão criada pela Portaria 272/87, do Ministério dos Transportes, já apresentou uma emenda do Projeto de Lei nº 164, que dispõe sobre a Organização Sindical e Relações Coletivas de Trabalho; visando a extensão dos efeitos do mencionado Diploma aos trabalhadores avulsos da orla portuária do âmbito da competência normativa da SUNAMAM.

Pois assim como todos os trabalhadores fazem seus Contratos Coletivos por ocasião da data-base, a Estiva também quer sentar à mesa de negociação com os Armadores para discutir sua PAUTA DE REIVINDICAÇÕES.

- 21 -

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Fundada em 19 / 02 / 1949

23
48

Sede: Rua Teixeira Junior, 415
CEP 20.921 - São Cristóvão - RJ

Telefone 530-2525
Telex N.º (21) 56971 FNTJ

3c - INSTITUIÇÃO DE COTA PARA PAGAMENTO À DIRETORIA DO SINDICATO.

Tendo em vista que compete aos diretores dos Sindicatos (Presidente, Secretário e Tesoureiro) a solução de todos os problemas que ocorrem com os ternos durante o carregamento e a descarga dos navios, o aguardo as requisições de trabalhadores, a feitura das chamadas e a realização o pagamento ao fim da operação aos estivadores engajados, para o que estão sempre a disposição das empresas, atuando em todos os navios, sem perceber qualquer remuneração. Reivindicamos a criação de uma cota por período do terno de maior ganho para o pagamento desses diretores. =====

BIBLIOGRAFIA

1. ARMADORES EXIGEM CRIAÇÃO DE EMPRESAS ESTIVADORAS. O Globo, Rio de Janeiro, 27 abr. 1989, p.25.
2. BRASIL. Decreto nº 24.447 de 22 de junho de 1934. Diário Oficial, Brasília, 10 de julho de 1934. Define, nos portos organizados, as atribuições conferidas aos diferentes Ministérios.
3. _____. Decreto nº 90.927 de 7 de fevereiro de 1985. Diário Oficial, Brasília, 7 de fevereiro de 1985. Regulamenta a assiduidade profissional dos trabalhadores avulsos.
4. _____. Escola de Guerra Naval. EGN-215-A - Guia para elaboração de Teses e Monografias, Rio de Janeiro, 1981.
5. _____. Escola de Guerra Naval. EGN-219 - Guia para elaboração de referências bibliográficas, Rio de Janeiro, 1981.
6. _____. Lei nº 2191 de 5 de março de 1954. Diário Oficial, Brasília, 8 de junho de 1985. Dispõe sobre o conserto de carga e descarga nos portos organizados.
7. _____. Ministério dos Transportes, Portobrás S/A. Anuário Estatístico Portuário, Brasília, 1988.
8. _____. Ministério dos Transportes, Portobrás S/A. Influência dos custos portuários no preço das principais mercadorias, Rio de Janeiro, Junho 1987.
9. FIGUEIREDO, Guilherme Guedes. O Modelo Portuário Brasileiro, Rio de Janeiro, Escola de Guerra Naval, 1987.
10. FORTUNA, Hernani Goulart. Dolarizar as tarifas portuárias. Revista Navegação, (27):48-49, abril 88.
11. FREIRE, Paulo. Operação marítima das embarcações de apoio. Revista Navegação, (31):64, agosto 88.
12. FREITAS, Elcio de Sá. Suplemento Marinha. Revista Portos e Navios, 31(345):21-25, junho 88.
13. LEME, Paulo de Tarso Oliveira. O Modelo Portuário Brasileiro, Rio de Janeiro, Escola de Guerra Naval, 1985.
14. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. Redução de tripulação. Revista Navegação, (30):60, julho 88.
15. MELLO, Carlos Theophilo de Sousa. O Sistema Portuário e Hidroviário Nacional, Rio de Janeiro, conferência proferida na Escola de Guerra Naval, 1988.
16. NASCIMENTO, Helio. A Alternativa da Dolarização. Revista Portos e Navios, 31(347):33-35, agosto 88.
17. O DRAMA DO PORTO DE SANTOS. O Globo, Rio de Janeiro, 27 abr. 1989, p.1.
18. OLIVA, José Alex Botelho. Desdolarização da dívida dos armadores. Revista Navegação, (28):39, maio 88.

19. PORTELLA, Oswaldo. Política de Fretes, Rio de Janeiro, palestra proferida na Escola de Guerra Naval, agosto 1987.
20. Privatização dos portos em debate. Revista Navegação, Rio de Janeiro, (36):19-20, janeiro 89.
21. SILVA, Flavio Holanda. Tarifas do apoio portuário. Revista Navegação, (32):76, setembro 88.
22. SILVA, Idalmir. Os Portos como Elementos do Poder Marítimo Nacional, Rio de Janeiro, Escola de Guerra Naval, 1981.
23. TRABALHO AVULSO EM RITMO DE IMPASSE. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 31(355):5-8, maio 89.
24. VASCONCELLOS, Carlos Villas-Bôas. A Infra-Estrutura Portuária Brasileira e seus Reflexos nas Operações Militares. Rio de Janeiro, Escola Superior de Guerra, 1985.
25. Zona de Processamento e Exportação. Revista Navegação, Rio de Janeiro, (26):46, março 88.
26. Zona de Processamento e Exportação. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 31(350):13-14, novembro 88.



ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO NA ULTIMA
DATA CARIMBADA

18 JUL 97			
16 AGO 97			
17 AGO 95			
18 AGO 98			
26 ABR 91			
05 SET 91			
19 OUT 1994			
29 MAR 1996			
17 ABR 1996			
30 ABR 1996			
07 MAI 1996			
16 JUL 1999			
12 AGO 2000			



00051860002076

O custo das tarifas portuarias e se
5-C-76

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Vasconcellos, Carlos Villas Bo
as de

O custo das tarifas portuarias
e seus reflexos nos fretes ma
ritimos
5-C-76

(2076/90)

Vasconcellos, Carlos Villas Bo
s de

o custo das tarifas portuarias
e seus reflexos nos fretes ma
ritimos

-C-76

EVOLVER NOME LEIT. (2076/90)

18 MAR 97

CMG GARCIA

8 AGO 97

CMG

Luz Carlos

17 AGO 97

CMG (M) EULER

21 AGO 97

CMG

Luz Carlos

26 ABR 97

CMG PINHEIRO

05 SET 97

CMG AMULEKA

9 OUT 1997

CMG (M) VAREAS

29 MAR 1996

CLC SAKIYAMA

06 ABR 1996

CLC SAKIYAMA

17 ABR 1996

CLC SAKIYAMA

30 ABR 1996

Renovado

17 MAI 1996

RENOVADO.

DEVOLVER EM

NOME DO LEITOR

16 JUL 1999 CC TURRA *[Signature]*

~~12 AGO 2000~~ ~~CC TURRA~~ ~~[Signature]~~

12 AGO 2000 ~~CC TURRA~~ ~~[Signature]~~