



Comissão de Trabalho e Segurança Social

Informação

Projetos de Resolução n.ºs [316/XIII/1.^a](#) – *Pelo combate à precariedade na estiva (PCP)* e [334/XIII/1.^a](#) – *Pela alteração do regime jurídico do trabalho portuário (BE)*

Discussão ocorrida nos termos do artigo 128.º, n.º 1 do RAR, em reunião da Comissão de **15 de junho de 2016**

1. Quinze Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tomaram a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução n.º 316/XIII (1.ª) (PCP), ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).
2. Dezanove Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda tomaram a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução n.º 334/XIII (1.ª) (BE), ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).
3. As iniciativas deram entrada na Assembleia da República, respetivamente, a 12 e 25 de maio 2016; foram admitidas a 13 e a 27 de maio e baixaram nestas mesmas datas à Comissão de Trabalho e Segurança Social.
4. Os projetos de resolução contêm uma designação que traduz o objeto e bem assim uma exposição de motivos.
5. Não tendo sido solicitado por qualquer grupo parlamentar que a respetiva discussão se realizasse em reunião plenária, nos termos do artigo 128.º do RAR, a mesma teve lugar na reunião da Comissão de Trabalho e Segurança Social de 15 de junho de 2016 nos seguintes termos:
 - O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) introduziu a discussão sublinhando que o fim da audição com o Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores de Tráfego e Conferentes Marítimos do Centro e Sul de Portugal na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas permitiu a presença da respetiva direção, que saudou, naquela sala para acompanhar a discussão que agora tinha início.

Esclareceu que a realidade que se vive nos portos nacionais é de ataque generalizado aos direitos dos trabalhadores, com a degradação das condições de trabalho e das relações laborais, mas também com a degradação das condições da segurança operacional e da qualidade do serviço na estiva. Daí que a situação que o sector está a atravessar venha suscitar a exigência de uma resposta efetiva do poder político e das autoridades competentes, não só nas medidas concretas para combater a precariedade, mas desde logo nas necessárias alterações ao regime de trabalho portuário, no sentido de revogar as normas gravosas desse diploma.

O projeto de resolução apresentado pelo GP do PCP faz referência a três elementos principais. Em primeiro lugar, no que diz respeito ao efetivo portuário, para o PCP, a forma natural de funcionamento dos portos portugueses, que permitiria salvaguardar esse princípio, seria a de uma administração pública dos portos que assegurasse diretamente todas as operações portuárias, constituindo esse efetivo portuário no quadro das próprias empresas públicas que asseguram a administração portuária.

Mas não é essa a realidade existente. O sector portuário foi dos primeiros a ser liberalizado, com a entrega da maioria da atividade portuária a grupos económicos através de concessão. Este desenvolvimento negativo, só por si, não é impeditivo que o efetivo portuário fosse constituído no interior das administrações portuárias, desde que se impusesse aos operadores privados o recurso a trabalhadores da administração portuária para a realização do trabalho portuário.

Mas também não foi essa a opção tomada. O caminho seguido até 2011 foi o da criação, em cada porto, de uma empresa de trabalho portuário (ETP), onde se encontra o essencial do efetivo portuário, empresa que depois fornece os estivadores necessários às operações de cada operador portuário. Essas ETP são propriedade do conjunto das empresas operadoras portuárias.

Esta alteração ao regime do trabalho portuário acabaria por ser imposta em 2013, e deixou de considerar o «*efetivo dos portos*» como «*o conjunto dos trabalhadores detentores de carteira profissional adequada que desenvolvem a sua atividade profissional, ao abrigo de contrato de trabalho sem termo, na movimentação de cargas*». Deixou ainda cair a exigência desse efetivo ter carteira profissional e contrato sem termo, passando a considerar como efetivo portuário qualquer trabalhador no porto, mesmo que precário e sem formação – o que é outra forma de dizer que acabou com o conceito de efetivo portuário. Essa é uma primeira linha de inversão que importa seguir: repor a exigência legal deste efetivo portuário, voltar a consagrar a obrigatoriedade de atribuição de carteira profissional (a qual, apesar de legalmente prevista, nunca foi objeto da devida regulamentação e deveria ser finalmente criada).

Em segundo lugar, o novo Regime Jurídico do Trabalho Portuário aprovado em 2013 veio criar o regime especial de trabalho portuário, permitindo a contratação de muito curta duração, permitindo contratos a termo inferiores a seis meses e sem limite de renovações, permitindo o regime de trabalho intermitente, alargando os limites do trabalho suplementar para 250 horas por ano e permitindo maiores alargamentos desse limite pela contratação coletiva. A introdução deste regime especial é negativa em si mesma, na medida em que introduz possibilidades de precariedade que a legislação portuguesa não deveria sequer permitir. Mas no quadro deste processo, deve ser vista como mais uma peça para destruir o conceito de efetivo portuário. É exatamente porque no trabalho portuário um determinado operador tem necessidades de mão-de-obra intermitentes, irregulares ou sazonais, apesar do porto ter uma atividade regular, que se criaram as ETP para fornecer essa mão-de-obra.

Em terceiro lugar, as Empresas de Trabalho Portuário foram o mecanismo criado para colocar a maioria do efetivo portuário, cedendo depois os trabalhadores para a atividade de movimentação de cargas dos diferentes operadores.

O novo regime jurídico veio criar uma importante fragilidade nesse conceito: introduziu a possibilidade de estas empresas de trabalho portuário contratarem empresas de trabalho temporário para fornecerem trabalhadores que depois seriam «subalugados». Estamos novamente perante uma situação de precariedade extrema que deveria ser proibida por lei em vez de autorizada. E estamos novamente perante mais um passo no sentido da destruição do efetivo portuário, na medida em que as próprias ETP passam a poder ser compostas por trabalhadores «alugados» a ETT.

Os Deputados do GP do PCP apresentam o seguinte Projeto de Resolução pronunciando-se pela necessidade das seguintes medidas:

1. *Iniciar, com carácter de urgência, um processo de revisão do Regime Jurídico do Trabalho Portuário, envolvendo todas as organizações representativas dos trabalhadores portuários, e que possa levar a uma alteração no sentido de:*
 - 1.1. *Salvaguardar o efetivo portuário, no espírito da Convenção n.º 137 da Organização Internacional do Trabalho;*
 - 1.2. *Eliminar o regime especial do trabalho portuário, combatendo assim a possibilidade do recurso sistemático à precariedade no sector;*
 - 1.3. *Repor as exigências de certificação profissional, voltando a consagrar a obrigatoriedade de atribuição de carteira profissional e garantindo a sua regulamentação e utilização;*

2. *Promover a alteração do quadro jurídico das atuais Empresas de Trabalho Portuário e assegurar uma fiscalização eficaz das mesmas, nomeadamente:*
 - 2.1. *Para impedir irregularidades e práticas fraudulentas na gestão das empresas, com destaque para a manipulação de resultados e eliminação de postos de trabalho e contratação;*
 - 2.2. *Para impedir o sistemático recurso à precariedade, e conduzir à*

crescente integração de todos os trabalhadores no quadro;

2.3. *Para impedir a imposição de volumes de trabalho extraordinário acima dos máximos legais;*

2.4. *Para impedir a multiplicação de ETP por cada porto.*

3. *Determinar que, até à conclusão do processo de revisão do Regime Jurídico do Trabalho Portuário, seja interrompida a emissão de licenças para novas ETP, e que sejam revistas imediatamente as condições de licenciamento daquelas ETP (como é o caso da PORLIS) que foram claramente criadas para práticas ilegais e condenáveis.*

- Interveio de seguida o Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) que começou por reconhecer que a realidade vivida nos portos nacionais tem vindo a ser motivo de preocupação profunda nos últimos anos, em especial após a aprovação da Lei do Trabalho Portuário, Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro. Trata-se de um setor totalmente liberalizado em termos de gestão, estando os portos concessionados a grupos económicos e existindo empresas de trabalho portuário (ETP), que fornecem os estivadores aos portos que deles necessitam.

O novo Regime Jurídico do Trabalho Portuário, aprovado em 2013, abriu o caminho para uma crescente precarização no setor. Uma das formas mais violentas de o fazer foi através da alteração daquilo que se considera “efetivo portuário”: se, antes desta lei, este princípio consagrava a existência de um conjunto de trabalhadores efetivos, que asseguravam a atividade de estiva em cada porto, após esta lei, este princípio foi quebrado e qualquer trabalhador do porto, mesmo que com contrato precário e sem formação, pode estar incluído no “efetivo portuário”.

A quebra deste princípio significou, assim, a legalização da precariedade no setor portuário, colocando em risco o próprio contrato coletivo de trabalho dos estivadores. Igualmente, foi aberto o caminho para a contratação de muito curta duração, permitindo contratos a termo inferiores a seis meses e sem

limite de renovações, ou seja, o trabalho intermitente, que na prática representou a reintrodução do trabalho à jorna que existia antes da existência do contrato coletivo de trabalho. Mais precariedade no trabalho também significou um alargamento do trabalho suplementar para 250 horas por ano.

Na verdade, este novo regime veio dar justificação legal ao aparecimento de empresas de trabalho portuário funcionando apenas à base do trabalho precário, procurando inverter a lógica de necessidade de trabalhadores efetivos para uma lógica de trabalhadores intermitentes, pagos com referência à base do salário mínimo e não abrangidos, logo não protegidos, por um contrato coletivo de trabalho do setor.

Com toda a desregulação do setor que este regime permitiu, os grandes grupos económicos passaram a querer determinar a própria organização do trabalho portuário, quando estas tarefas estavam cometidas às empresas de trabalho portuário (ETP). Permite-se que um determinado grupo crie uma ETP para concorrer com as já existentes em cada porto, para privilegiarem o trabalho temporário e com isso reduzirem os custos do trabalho, nivelando os direitos por baixo e colocando em permanente ameaça de emprego todos os trabalhadores. O que aconteceu no porto de Aveiro é um exemplo acabado dessa realidade.

Conclui-se que este regime especial apenas abre exceções para sujeitarem os trabalhadores portuários a condições de trabalho que fogem à lei geral do Código do Trabalho.

Acolhendo-se este regime de excecionalidade no trabalho, Portugal entra em incumprimento com a Convenção 137 do OIT que estabelece que “incumbe à política nacional estimular todos os setores interessados para que assegurem aos portuários, na medida do possível, um emprego permanente ou regular.”

Torna-se, então, urgente, alterar o Regime Jurídico do Trabalho Portuário, em nome do cumprimento da Lei Geral do Trabalho e, em particular, da contratação coletiva e da Convenção da OIT, pela segurança dos portos e dos

trabalhadores, pelo cumprimento da necessidade constitucional de trabalho com direitos.

O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. *Se proceda, com urgência, à revisão do Regime Jurídico do Trabalho Portuário, devendo ser envolvidas as organizações representativas do setor, eliminando-se, em especial, o regime especial do trabalho portuário que abre caminho à extrema precariedade do trabalho.*
 2. *Fique expressamente referida no Regime Jurídico do Trabalho Portuário a proibição de organização do trabalho em regime de cessão do trabalho a terceiros, nomeadamente, a reintrodução do trabalho à jorna na atividade portuária.*
 3. *Sejam suspensas as emissões de licenças para novas ETP's até à conclusão do processo de revisão anteriormente indicado.*
- O Senhor Deputado Hélder Amaral (CDS-PP) clarificou que o GP do CDS-PP está igualmente contra o trabalho precário. No caso em apreço, estava em causa corrigir constrangimentos no porto de Lisboa. Pelo meio, vai-se falando do trabalho portuário e da necessidade de alterar ou não o regime jurídico do trabalho portuário. Lembrou que foi o Governo anterior o autor da lei que o Parlamento veio a aprovar por 80% dos seus membros e que a atual Ministra do Mar prometeu adotar 100 medidas. Apesar de haver apenas um sindicato que não quer cumprir a lei, o CDS-PP está confiante de que a Ministra do Mar, Engenheira Ana Paula Vitorino, está a defender o interesse nacional e que serão encontradas soluções adequadas.
 - O Senhor Deputado Joaquim Raposo (PS) disse que também o GP do PS é contra a precariedade. Sendo certo que a Senhora Ministra do Mar apresentou 100 medidas, é necessário continuar o diálogo e fazer com que os portos sejam uma mais-valia para a economia portuguesa. Lembrou que a

manifestação prevista para o dia seguinte dos trabalhadores portuários é saudável e representativa da democracia em que vivemos.

- Interveio de seguida o Senhor Deputado Paulo Rios (PSD) que, tendo cumprimentado os representantes do Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores de Tráfego e Conferentes Marítimos do Centro e Sul de Portugal, disse-lhes que, para o GP do PSD, está em causa o supremo interesse nacional e que acompanha a manutenção da lei. Lembrou que, tendo sido publicitado que foi atingido um acordo entre as partes em conflito, se verifica que, passados 15 dias, ainda não existe qualquer acordo, o que o leva a questionar o que se passa.
- O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) esclareceu que, na semana anterior, a Administração do Porto de Lisboa não esteve disponível para reunir. Comentou que, embora todos digam que são contra a precariedade, até o interesse nacional se invoca para a sua manutenção. Mas não é possível imputar aos trabalhadores as deficiências dos portos nacionais, até porque a competitividade não se faz com salários de miséria.
- Por seu lado, o Senhor Deputado Joaquim Raposo (PS) esclareceu que, quando foi declarado o acordo, não houve quaisquer desmentidos. Por essa razão, acredita que o acordo vá para a frente até porque a atual Ministra do Mar é uma pessoa bem preparada tecnicamente.
- A terminar, a Senhora Deputada Isabel Pires (BE) acentuou que importa proceder à revisão da lei do trabalho portuário nos aspetos mais gravosos para os trabalhadores.

A discussão foi gravada, constituindo a [gravação parcial](#) parte integrante da presente informação, o que dispensa o seu desenvolvimento nesta sede.



Comissão de Trabalho e Segurança Social

6. Realizada a discussão dos Projetos de Resolução n.ºs 316/XIII (1.ª) (PCP) e 334/XIII (1.ª) (BE) remete-se esta Informação a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 128.º do Regimento da Assembleia da República.

Assembleia da República, em 22 de junho de 2016.

O PRESIDENTE DA COMISSÃO

Feliciano Barreiras Duarte

Feliciano Barreiras Duarte