



PREMISSAS ORIENTATIVAS PARA NEGOCIAÇÃO COLETIVA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

Premissas orientativas para negociação coletiva do trabalho portuário avulso que entre si firmam a FNP – Federação Nacional dos Portuários FNP, a FENCCOVIB - Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias, a FNE – Federação Nacional dos Estivadores e a FENOP – Federação Nacional das Operações Portuárias, obtidas a partir do diálogo social desenvolvido entre as Federações.

A FNP – Federação Nacional dos Portuários, inscrita no CNPJ sob o nº 33.922.451/0001-35, com sede no SDS – Edifício Venâncio IV – Salas 210/212, Brasília – DF, CEP 70393-903, neste ato representada por seu Presidente, Sérgio Magalhães Giannetto, a FENCCOVIB – Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias, inscrita no CNPJ sob o nº 03.653.714/0001-97, com sede no SCS, Ed. Palácio do Comércio, Q. 02, Bloco B 20, salas 402/404, Brasília – DF, CEP 70318-900, neste ato representada por seu Presidente, Mário Teixeira; a FNE – Federação Nacional dos Estivadores, inscrita no CNPJ sob o nº 33.943.713/0001-48, com sede no SCS – Quadra 01, Bloco “G”, sala 506, Edifício Barocat, Brasília – DF, Brasil, CEP 70309-900, neste ato representada por seu Presidente, José Adilson Pereira e a FENOP – Federação Nacional das Operações Portuárias, inscrita no CNPJ sob o nº 00.146.021/0001-10, com sede no Centro Empresarial Norte, SRTVN 701, Conjunto C, Bloco A, salas 216/218/220, Brasília – DF, CEP 70719-903, neste ato representada por seu Presidente, Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, doravante denominadas conjuntamente de Federações, considerando o interesse demonstrado pelas partes em promover diálogos sociais, discutindo a atividade econômica e as condições de trabalho das categorias que representam, RESOLVEM firmar, em comum acordo, o presente instrumento que estabelece premissas orientativas para negociação coletiva do trabalho portuário avulso, conforme cláusulas a seguir articuladas.

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

1.1 Este instrumento tem por objeto apresentar as premissas obtidas a partir do diálogo social ocorrido entre as Federações ao longo do ano de 2023, com a finalidade de orientar as negociações coletivas de que trata a Lei 12.815/2013.



CLÁUSULA SEGUNDA - DA FORMA DE INTERPRETAÇÃO DESTE DOCUMENTO

2.1 As Federações expressam os entendimentos consignados neste documento, estabelecendo que a natureza jurídica a ser considerada é de que se trata de premissas orientativas, sem caráter vinculante a nenhum ente sindical, OGMO ou empresa, as quais deverão ser analisadas nas convenções coletivas negociadas em cada porto, entre sindicatos de operadores portuários e sindicatos de trabalhadores avulsos, a partir da assinatura deste documento nacional.

CLÁUSULA TERCEIRA - DAS PREMISSAS APROVADAS PELAS FEDERAÇÕES

3.1 As Federações aprovaram as premissas estabelecidas nas cláusulas seguintes, as quais servirão de orientação para o setor, no que tange ao trabalho portuário das categorias indicadas no art. 40 da Lei 12.1815/2013 - capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações.

CLÁUSULA QUARTA - DA ORGANIZAÇÃO DA GESTÃO DA MÃO DE OBRA AVULSA

4.1. **Dimensionamento dos Quadros:** Em cada complexo portuário do Brasil é necessário saber o exato quantitativo de trabalhadores disponíveis para atendimento das requisições de mão de obra avulsa. Deve ser aplicado o dimensionamento dos quadros, adequando a quantidade de trabalhadores a real necessidade de mão de obra no porto.

4.2. Quanto aos parâmetros para o dimensionamento dos quadros de trabalhadores, é importante observar:

- a) Ter a quantidade de postos de trabalho requisitada em um ano anterior (período anterior) no OGMO;
- b) Considerar a assiduidade exigida dos trabalhadores no sistema OGMO;
- c) Considerar a condição de atendimento ao trabalho do quadro de trabalhadores em cada região;
- d) Observar, caso tenha, o gozo de férias do trabalhador no período;
- e) Conforme o caso, considerar a quantidade média de trabalhadores afastados por doença, acidente de trabalho e absenteísmos;
- f) Definir a quantidade de cadastrados no sistema, caso exista, de forma que os trabalhadores tenham um mínimo de trabalho a realizar;
- g) Observar quantidade de TPAs com registro no OGMO que estão vinculados em algum porto e que possam retornar para o sistema OGMO;



h) Os contingentes de trabalhadores avulsos portuários devem considerar em especial:

- I. As novas realidades operacionais, em especial em relação à utilização de equipamentos e novos procedimentos;
- II. A necessidade de atuações multifuncionais, excluindo a diferença de trabalho a bordo ou em terra, podendo assim atuar em quaisquer locais e funções do trabalho portuário;
- III. A necessidade de redução, aglutinação ou exclusão ou união de categorias profissionais por atividades, consolidando o conceito unificado de trabalhador portuário, com liberdade para o exercício de qualquer função para a qual esteja habilitado, respeitando os critérios de rodízio de cada atividade e as regras de multifuncionalidade.

4.3. Das adequações dos quadros dos trabalhadores após o dimensionamento: Os procedimentos a serem adotados em cada porto, depois de ter sido feito o cálculo de dimensionamento dos quadros dos trabalhadores, são as seguintes:

a) Se o quadro estiver faltando trabalhadores, ou seja, um número de trabalhadores menor que o cálculo do dimensionamento dos quadros, deve-se definir a forma de preenchimento das vagas e completar os quadros;

b) Em processos de abertura de cadastro, poderá ser estabelecido o critério de preferência para candidatos aprovados que apresentem compromisso de cancelamento de inscrição de um trabalhador avulso portuário da ativa, da mesma categoria profissional envolvida que:

- I. Detenha inscrição válida;
- II. Nos 24 meses antecedentes, tenha atingido a assiduidade ao trabalho na forma de avulso, segundo os critérios definidos no presente instrumento;
- III. Será adotada a preferência supramencionada para o percentual máximo de 25% das vagas ofertadas de cada categoria do processo seletivo de abertura de cadastro.

c) Se estiver sobrando trabalhadores, ou seja, um número de trabalhadores maior que o cálculo do dimensionamento dos quadros, definir uma política de enxugamento dos quadros ou de migração para suprir vagas em outra atividade, se for o caso, e se houver cláusulas vigentes em instrumento coletivo de trabalho conjunto nesse sentido.

d) Poderá ser criado o Fundo de Incentivo ao desligamento de trabalhadores portuários avulsos, seguindo as seguintes diretrizes:

- I. Deve ser iniciado o fundo com o percentual de 1% sobre o MMO. Negociando outro percentual entre as partes, conforme as necessidades de enxugamento dos quadros;
- II. Pleitear com o Governo que permita que parte do fundo de capacitação seja utilizado para o desligamento dos TPAs (PDV). Regras para o PDV.



III. Tal programa de incentivo ao desligamento somente poderá atender a trabalhador avulso portuário que:

IV. Estiver com inscrição válida no respectivo OGMO;

V. Nos 24 meses antecedentes, tenha atingido a assiduidade ao trabalho na forma de avulso, segundo os critérios definidos no presente instrumento;

e) O Conselho de Supervisão de cada porto, deve avaliar as condições que influenciam excepcionalmente as movimentações de carga no porto, e que provavelmente, afetam a quantidade de requisições de trabalhadores e o tamanho dos quadros necessários ao atendimento da mão de obra, podendo, assim, autorizar ou não acesso aos quadros;

f) As Federações entendem que deve haver abertura de cadastros, mediante o atendimento prévio de:

I. Adequação das equipes de trabalho negociadas pelas partes;

II. Aplicação plena da multifuncionalidade e pleno exercício das funções para quais os trabalhadores estejam habilitados;

III. Redução dos contingentes de trabalhadores que não atendam às condições para o pleno exercício de funções;

IV. Aplicação das normas de assiduidade, compulsoriedade e disciplinares;

V. Outras medidas envolvidas no presente instrumento.

4.4. Das regras de utilização da mão de obra: Realizada a adequação dos quadros dos trabalhadores, devem ser criadas regras para que o quadro existente dos trabalhadores tenha condições de atender as requisições de mão de obra, observando:

a) **Assiduidade ao trabalho:** quantidade de engajamentos e ou presença que cada trabalhador terá obrigação de cumprir, para atendimento das requisições de trabalho no período de um mês, da seguinte forma:

I. Os trabalhadores devem cumprir a assiduidade ao trabalho;

II. O trabalhador avulso portuário deve manter compromisso com o trabalho e o atendimento às requisições formuladas nos respectivos OGMOs;

III. Deve ser considerado trabalhador avulso portuário aquele que atua de forma regular e tem a atividade portuária como a sua principal fonte de renda anual;

b) **Engajamento Compulsório ao Trabalho:** tendo o trabalhador confirmado presença no sistema de escalação de mão de obra, fica ele obrigado a atender as requisições, sendo respeitadas suas escolhas de trabalho, quando for este o caso, no sistema de escalação no seu porto. Caso o trabalhador não seja engajado, será escalado na equipe e função onde houver necessidade, conforme suas habilitações. A sequência para o engajamento compulsório dos trabalhadores, partirá daqueles que tem menos tempo de trabalho, para os trabalhadores que tenham mais tempo de trabalho, conforme cronologia do OGMO e sistema de rodízio:



- I. A definição de quantidade mínima por período, semanal – quinzenal – ou mensal, de disponibilidade para a escalação e no exercício de trabalho, deve ser implementada por todos os OGMOs;
- II. A compulsoriedade de escalação dos trabalhadores avulsos portuários deve ser regramento básico a ser adotado por todos os OGMOs.

c) Regras de afastamento temporário do trabalhador do sistema de trabalho;

d) Multifuncionalidade: caso na escalação de mão de obra sobre trabalhadores para atender uma determinada atividade, estes trabalhadores poderão embarcar em outra atividade que esteja faltando trabalhadores, depois do trabalhador da atividade, sendo que antes da escalação de multifuncionais serão escalados eventuais cadastrados da atividade de origem, sendo ainda considerada como falta, para esta finalidade, a ausência de TPAs com descanso entre jornadas previsto pelas regras legais do OGMO de administração das escalas, observando:

- I. Deve ser praticado a multifuncionalidade, como a possibilidade de um mesmo trabalhador portuário exercer, após a devida capacitação técnica, diferentes funções, em atividades portuárias distintas da sua atividade originária na qual foi inscrito no OGMO, de forma a possibilitar o intercâmbio de mão-de-obra entre as diversas categorias de TPA. Principalmente no caso de falta ou insuficiência de atendimento de requisições pelos trabalhadores em uma determinada atividade;
- II. Ação para resolver os casos dos trabalhadores que estão sem trabalhar por mais de um determinado período. Ex.: 6 meses! Com direito a justificativa e defesa pela falta.

4.5. Das normas disciplinares: Além das questões de disciplina no trabalho, as normas disciplinares devem prever punições para o não cumprimento das regras de rodízio, assiduidade prevista e atendimento ao engajamento compulsório, seguindo as seguintes diretrizes:

- a) Desde a Lei 8.630/93, o trabalho portuário avulso é gerido pelo OGMO do respectivo porto;
- b) O pleno cumprimento das obrigações funcionais do trabalhador portuário é de competência da empresa contratante, quando em relação ao vinculado, e do OGMO em relação ao que atua na forma de avulso;
- c) A definição da penalidade, quando cabível e necessária, deve ser efetiva, sendo facultado ao trabalhador envolvido prazo para interposição de recurso perante a Comissão Paritária.

4.6. Das regras de rodízio para atendimento das requisições: Quadro de cada função especializada, no qual são incluídos apenas quem tem comprovado treinamento e habilitação, bem como, efetividade na execução dos serviços.

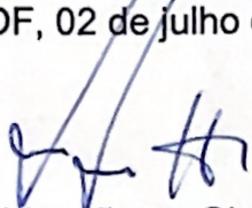


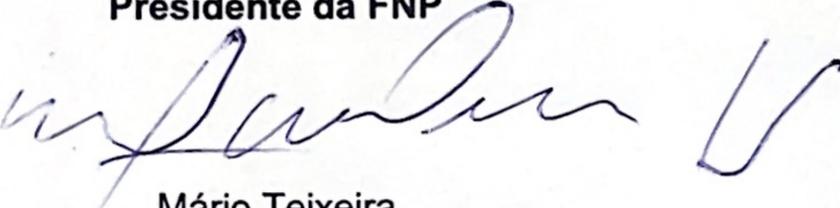
CLÁUSULA QUINTA – DO FÓRUM PERMANENTE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

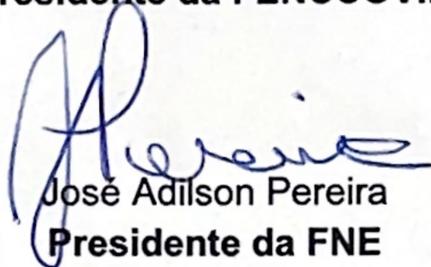
5.1 As Federações formalizam, nesta oportunidade, que não se opõem a que o presente documento, obtido a partir do diálogo social desenvolvido entre as representações das categorias envolvidas, seja ratificado integralmente e sem qualquer alteração, pelo Fórum Permanente para discussão de Políticas Públicas para os Trabalhadores Portuários, criado no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos, pela Portaria nº 479, de 31 de outubro de 2023.

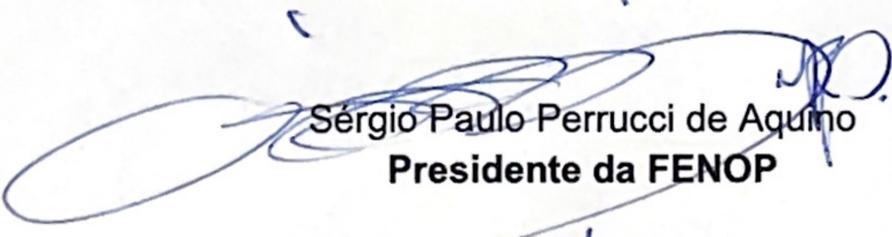
Assim, por estarem justos e acordados, firmam o presente instrumento em 04 (quatro) vias, de igual teor e forma.

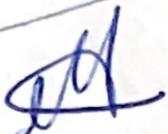
Brasília-DF, 02 de julho de 2024.


Sérgio Magalhães Giannetto
Presidente da FNP


Mário Teixeira
Presidente da FENCCOVIB


José Adilson Pereira
Presidente da FNE


Sérgio Paulo Perrucci de Aquino
Presidente da FENOP


Anuência do Ministério de Portos e Aeroportos – Secretária Executiva
Mariana Pescatori