



Intersindical
da Orla Portuária – ES



Sumario

- 1- Apresentação da Intersindical**
- 2- Posição do Governo Federal sobre os Trabalhadores na MPV 595**
- 3 – Negociação coletiva e o custo portuário**
- 4 – O Ogmo e a Organização da Gestão Portuária**
- 5 – Pontos que a MPV 595 não trouxe da lei 8630/93**
- 6 – Princípio da cooperação entre Portos Públicos e Instalações Portuárias (*Art. 3º, I e III MPV 595*).**



A Intersindical da Orla Portuária é integrada por sete Sindicatos de trabalhadores representativos das categorias que exercem as atividades nos portos e instalações portuárias (Art. 36, § 1º, MPV 595).

1. Sindicato dos **Amarradores** e Desatracadores de Navios nos Portos do Estado do Espírito Santo
2. Sindicato dos **Conferentes** de Carga e Descarga nos Portos do Estado do Espírito Santo
3. Sindicato dos **Consertadores** de Carga e Descarga nos Portos do Estado do Espírito Santo
4. Sindicato dos **Estivadores** e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo
5. Sindicato dos Portuários Avulsos e **Arrumadores** e dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral do Estado do Espírito Santo
6. Sindicato dos **Portuários**, Portuários Avulsos com Vínculo Empregatício nos Portos do Estado do Espírito Santo (SuportES)
7. Sindicato dos **Vigias** Portuários do Estado do Espírito Santo



Filosofia da Intersindical:

- a. Processo deliberativo fundado no CONSENSO;
- b. Visão de INTEGRAÇÃO das diversas categorias, como base para as negociações coletivas;
- c. A única solução para a negociação e atrair mais carga para o complexo portuário;
- d. Manter o quantitativo dos trabalhadores no registro em nível compatível com a demanda de trabalho, em função da reestruturação produtiva nos portos.
- e. O OGMO não pode se constituir em um organismo deliberativo mas, tão somente, executivo das normas decorrentes das negociações entre Capital e Trabalho;



Posição do Governo Federal na MPV 595 sobre os Trabalhadores

1 - Não tirar os direitos dos trabalhadores portuários

(Princípio do NÃO RETROCESSO SOCIAL nas relações de trabalho);

2 – Trouxe o conteúdo da lei 8630:

a) o OGMO;

b) a organização da gestão da mão de obra;

c) forma de contratação com vínculo e avulso;

d) vocação da legislação para a negociação coletiva entre as partes;

e) definição das atividades;



Negociação das relações econômicas e custo portuário:

- a. Negociação do quantitativo das equipes de trabalho e todas as condições econômicas adequando o custo/por tonelada a parâmetros internacionais;
- b. Estamos começando a negociação da SÉTIMA CONVENÇÃO COLETIVA desde a promulgação da Lei dos Portos;
- c. Compensações para os trabalhadores dos benefícios econômicos decorrentes da diminuição dos custos do trabalho, através de um **Fundo Social**:
 - Complementação de Aposentadoria;
 - Plano de saúde;
 - Plano odontológico;
 - Seguro de vida;
 - Seguro afastamento;
 - Auxílio Funeral.



O OGMO

O OGMO é um organismo de direito privado, constituído e gerido pelos Operadores Portuários, com finalidade de fornecimento de mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores de seus serviços.



O OGMO

Quanto mais evoluídas as relações de trabalho, melhor será o funcionamento dos OGMOs e a utilização do trabalho portuário avulso nas atividades portuárias.



Organização da Gestão da Mão de obra:

- a. Normas Disciplinares:** mostrando que temos responsabilidade e queremos um processo de forma correta. Nas normas disciplinares se o trabalhador chegar ao limite de transgressão destas perde o registro no OGMO-ES;



Organização da Gestão da Mão de obra:

(continuação)

b. Dimensionamento dos quadros:

- Calculo de quantos trabalhadores são necessários no sistema portuário;
- fundamental para o processo de negociação de equipes e a política de ajuste dos quadros, complementação de aposentadoria e incentivo ao desligamento;
- Define a necessidade de acesso aos quadros.



Organização da Gestão da Mão de obra:

(continuação)

c. Multifuncionalidade:

- política necessária para ajuste dos quadros;
- processo de migração de uma atividade para outra, antes de entrada de novos trabalhadores.



Organização da Gestão da Mão de obra:

(continuação)

d. Acesso aos Quadros:

- de forma pública e democrática observando-se no processo a qualidade do trabalhador para o sistema, com objetivo de atender as necessidades dos vários operadores;
- Hoje no ES em nossos quadros, dos 1778 trabalhadores, aproximadamente 40% já são trabalhadores novos;



Organização da Gestão da Mão de obra: (continuação)

e. Escalação de mão de obra: sistema de rodízio para a divisão equitativa dos ganhos, sem subjetividade e transparente para todos:

- **Sistema Informatizado:** hoje 90% dos TPAs embarcam utilizando-se do sistema, com transparência;
- **Assiduidade ao trabalho:** número mínimo de presenças às tiragens de trabalho, onde o trabalhador tem que cumprir, no mês, com aplicação de norma disciplinar se não for atingido a assiduidade;

Escalação informatizada





Organização da Gestão da Mão de obra:

(continuação)

Embarque compulsório: o trabalhador que registra a sua presença à tiragem de trabalho e suas escolhas no sistema de rodízio não forem atendidas ele é obrigado a embarcar onde está faltando trabalhadores. A obrigatoriedade é também para atender a multifuncionalidade;

➤ **Regras de afastamento do trabalhador;**



Treinamento:

- formação profissional constituindo-se em barreira técnica para manutenção de nosso emprego, pois os cursos fornecidos pela DPC não tem sido o suficiente para atender nossa demanda em quantidade e qualidade.
- Os novos equipamentos estão chegando e não estão tendo cursos correspondentes atender os serviços.
- Busca pela melhoria do sistema existente e outras alternativas para formação profissional dos trabalhadores, como exemplo, a criação de fundo específico para a formação profissional.



Saúde e segurança:

- campanhas de acidente zero nos portos, pois a lei foi implantada e as questões de segurança ainda são tímidas;
- criação de um programa de treinamento em SST conforme a NR 29, onde todos os trabalhadores participaram:
 - ✓ curso de percepção de risco;
 - ✓ cadenciamento das operações;
 - ✓ liderança.



Lançamento Campanha Acidente Zero no TVV – OUT 2011



INFORME

INTERSINDICALDA
ORLA PORTUÁRIA-ES

ACIDENTE ZERO

Uma meta para todos os dias.

O Curso de Percepção de Risco (TPS) voltou em 2010. A primeira turma teve aula dia 08 de fevereiro, na Área de Lazer da Estiva, das 08.30h às 12.30h.

Faça já a sua inscrição na secretaria do seu
Sindicato.



ArcelorMittal
ArcelorMittal Tubarão
Aços Planos



Arrumadores



Conferentes



USIMINAS U



Estivadores



Curso Percepção de Risco





Curso de Cadenciamento





Campanha de Qualidade nos
Portos, principalmente nos
Portos Públicos, inclusive com
utilização de Bafômetro;



Informe A Lingada

11 ABRIL 2012 ANO III

BAFÔMETRO

NO

TVV



A partir do dia 16 de abril de 2012, próxima segunda-feira, todos os acessos ao TVV contarão com bafômetro. A escolha para a realização do teste será por meio de sorteio.

O bafômetro já é utilizado em Portocel e TPS.



Campanha Qualidade nos Portos Públicos – encontro com operadores portuários



A comprovação de tudo que falamos é que, no Espírito Santo, cerca de **50% da remuneração do trabalho avulso vem das instalações portuárias que estão situadas fora da Área do Porto Organizado!**



PONTOS QUE O GOVERNO NÃO TROUXE DA LEI 8630/93

A) CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).



Lei 8630/93

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

MPV 595

Art. 40. É facultado aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.



Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

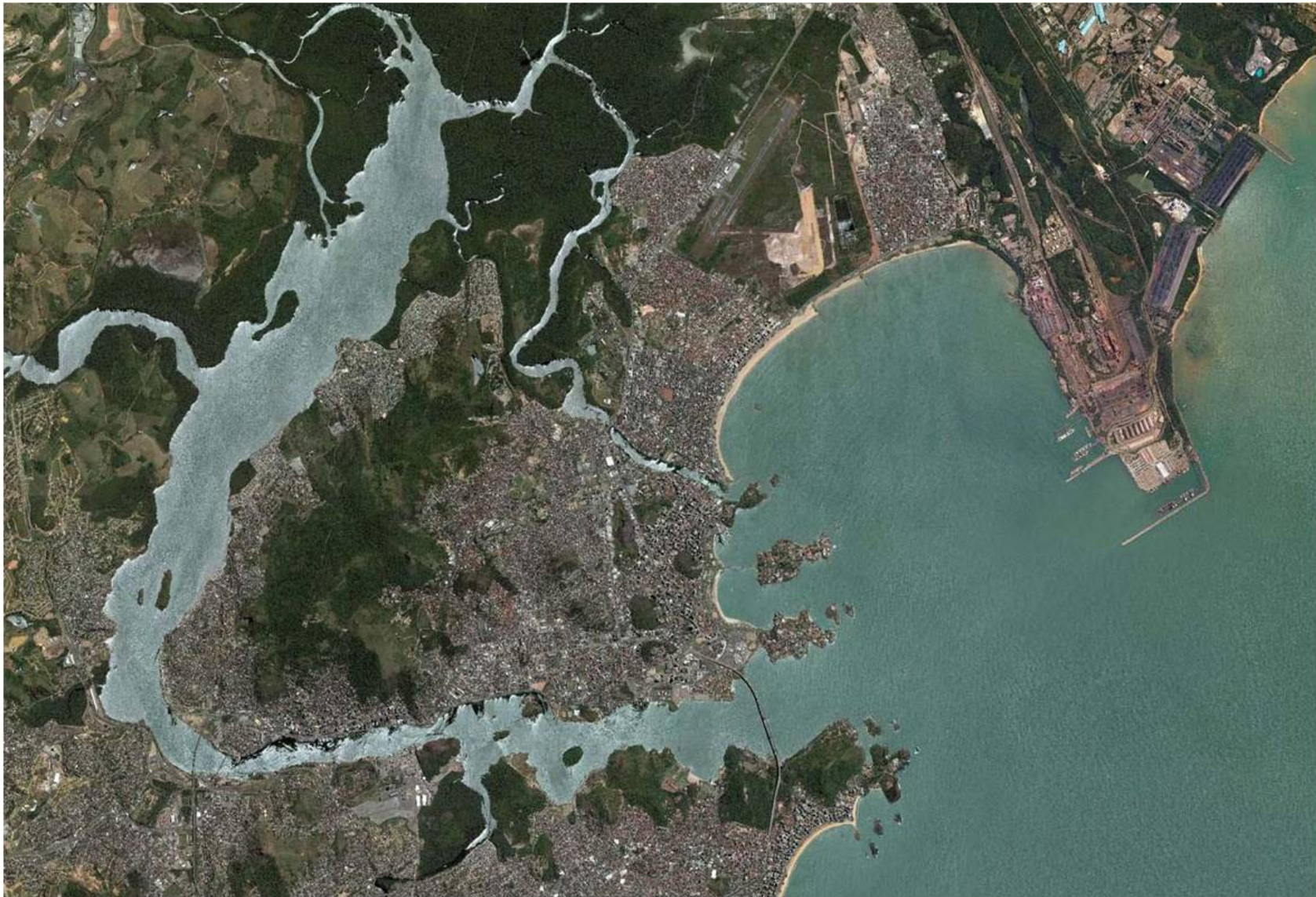
§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.



Área do Porto Organizado de Vitória







Aplicar a Convenção 137, da OIT, constituindo a garantia de remuneração básica para os trabalhadores que permanecerem no sistema avulso:

- a) Proporcionalidade de utilização entre mão de obra avulsa e mão de obra vinculada;
- b) Definição de uma quantidade de requisição mínima para os trabalhadores do sistema permitindo ter uma renda mínima;
- c) Pagamento de uma renda mínima para os trabalhadores do sistema OGMO que registrarem presença para trabalhar e não tiverem serviços suficientes para o engajamento;



Obrigado pela atenção.

José Adilson Pereira

(27) 9252-4086

joseadilson@estiva-es.com.br

www.estiva-es.com.br