



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 12/12/2012	proposição Medida Provisória nº 595/2012
---------------------------	--

autor Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ (PTB/SP)	nº do prontuário 54337
---	----------------------------------

1 Supressiva	2 Substitutiva	3 Modificativa	4 Aditiva	5 Substitutivo global
--------------	----------------	----------------	-----------	-----------------------

Página 01/01	Parágrafo	Inciso	alínea
------------------------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescer ao artigo 39 da Medida Provisória nº 595 de 6 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, com a seguinte redação:

“art. ... A remuneração do trabalhador portuário com vínculo de emprego a prazo indeterminado não poderá ser inferior ao valor da média mensal do ganho do trabalhador portuário avulso de igual atividade, apurada pela média de doze meses imediatamente anterior a contratação.

JUSTIFICAÇÃO

Essa garantida respeita a igualdade de direitos entre a forma de trabalho avulso e com vínculo de emprego a prazo indeterminado, de modo que exista equilíbrio.

Se a remuneração do trabalhador com vínculo de emprego a prazo indeterminado for aviltada, o trabalho avulso perde toda e qualquer oportunidade.

A prática tem mostrado que as empresas operadoras portuárias oferecem baixos salários para o vínculo de emprego, o que desestimula o trabalhador avulso de prestar serviços com vínculo de emprego.

A consequência é que o operador portuário busca a mão de obra fora do sistema. Fecha o posto de trabalho para o avulso e coloca trabalhador sem qualquer habilitação para exercer a atividade portuária.

Havendo equilíbrio na remuneração do trabalho avulso ou com vínculo de emprego, o trabalhador do OGMO terá interesse tanto na prestação de serviços de uma forma como de outra.

Na atual situação, as empresa utilizam os baixos salários ofertados como forma de buscar trabalhadores fora do sistema, burlando o que a legislação pretende assegurar que é o mercado de trabalho dos trabalhadores que se encontram no sistema. A presente emenda é sugestão da SINDAPORT Sindicato dos trabalhadores Administrativos em Capatazia nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal - São Paulo

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
 Recebido em 12/12/2012 às 16h35
 Valéria / Mat. 46957



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/12/2012

proposição
Medida Provisória nº 595/2012

autor
Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ (PTB/SP)

nº do prontuário
54337

1 Supressiva 2 Substitutiva 3 Modificativa 4 Aditiva 5 Substitutivo global

Página 01/02		Parágrafo	Inciso	alínea
------------------------	--	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acresça-se ao artigo 13 da Medida Provisória nº 595 de 6 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, o seguinte inciso:

“XV – organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Para compreender o Sistema Portuário Nacional, é preciso lembrar que o Brasil conta com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis. Conforme divulga a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR), o país possui um setor portuário que movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 90% das exportações.

O modal aquaviário possui um dos menores custos para o transporte de cargas no Brasil, perdendo apenas para o transporte dutoviário e aéreo, de acordo com estudos desenvolvidos pela Coppead (Instituto de Pesquisa e Pós-graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ). O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais.

Desse total, 18 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada. Os portos fluviais e lacustres são de competência do Ministério dos Transportes. A SEP/PR é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura dos portos marítimos.

A segurança nos portos públicos é efetuada pela guarda portuária **subordinada a administração dos Portos**, de forma que qualquer supressão desse mecanismo deve indicar a forma como a guarda portuária será gerida, evitando um *vacatio legis*.

Não é demais lembrar que após os trágicos eventos de 11 de setembro de 2001, a vigésima segunda sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional (OMI), em novembro de 2001, concordou unanimemente em desenvolver novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias, para adoção por uma Conferência de Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (conhecida como SOLAS 74).

A fim de dar cumprimento ao ISPS-Code, oriundo da OMI, a Resolução 02/2002 da Conportos aprovou o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária. Em 23 de outubro de 2003 a Guarda Portuária é contemplada com o porte de arma de fogo, pela Lei n. 10.826, que dispõe sobre o registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, define crimes e dá outras providências, conhecida como Estatuto do Desarmamento (art. 6º, inciso VII).

Em abril de 2004 é apresentado o Plano de Segurança Pública Portuária – PSCP das instalações do Porto de Santos, no Estado de São Paulo, desenvolvido de acordo com as proposições e recomendações da Legislação Brasileira em vigor, com o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS) oriundo da Resolução n. 2 da Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima, no âmbito da IMO, de dezembro de 2002, e com as instruções contidas na Resolução n. 12, de 18 de dezembro de 2003, da Conportos.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal - São Paulo



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 12/12/2012	proposição Medida Provisória nº 595/2012
---------------------------	--

autor Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ (PTB/SP)	nº do prontuário 54337
---	----------------------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
--------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página 02/02	Parágrafo	Inciso	alínea
------------------------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O Plano aprovado atribui à Guarda Portuária responsabilidades específicas, prevê ações para proteção, segurança e controle de pessoal, veículos e equipamentos, acesso de pessoal habilitado por catracas com leitores biométricos e de cartões de identificação, cancelas eletrônicas para acesso de veículos, portais com detectores de metais e procedimento de revista em veículos e pertences, vigilância permanente, monitoramento de toda área portuária através de circuito fechado de televisão, controlado por uma central de segurança, que controla entre outras as áreas de acesso restrito das instalações portuárias.

Para que se tenha idéia da importância da Guarda Portuária, no último dia 02.12.2012 os Guardas Portuários de Santos apreenderam 30kg de cocaína pura e 02 tripulantes que tentavam adentrar ao gate 05 do Porto Local. Os dois tripulantes, ambos tanzanianos, portavam 03 mochilas e sacolas de supermercado, simulando compras para consumo a bordo, além de drogas fixadas com fita adesiva em seus corpos.

Experientes e técnicos, os Guardas fizeram a abordagem e evitaram o ingresso da droga no porto público, já que ambos destinavam embarcar no navio ZIMPAOLO atracado no terminal da TECONDI.

A atuação gloriosa desses guardas é coordenada pela Autoridade Portuária, de forma que qualquer mecanismo de supressão ou alteração dessa eficiente polícia portuária deve ser pensado e estruturado de forma a não deixar nossos portos sem a devida proteção e controle. A presente emenda é sugestão da SINDAPORT Sindicato dos trabalhadores Administrativos em Capatazia nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal - São Paulo