

ACORDO PARA O MERCADO DE TRABALHO PORTUÁRIO

O País necessita fortemente de medidas tendentes a reforçar o potencial de crescimento económico e de criação de emprego no médio e longo prazo, que acompanhem o esforço do processo de consolidação orçamental decorrente da implementação das obrigações subscritas no Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica, assinado em 3 de Maio de 2011 pelas autoridades portuguesas em conjunto com a Comissão Europeia, o Fundo Monetário Internacional e o Banco Central Europeu. Mesmo a consolidação orçamental em curso não é o único factor que incita à aplicação de tais medidas, pois igualmente relevantes são as dificuldades económicas da Zona Euro e de outras regiões do globo nos fatores que inibem a recuperação da atividade produtiva.

É este contexto que exige a aplicação de medidas que mitiguem o respetivo impacto na normal capacidade operacional das empresas, no consumo e na capacidade exportadora. É necessário lançar as condições de promoção de um aumento do crescimento potencial no médio e longo prazo, alicerçados na recuperação do investimento e da criação de emprego, assim como no fomento de um desenvolvimento ambiental, social e economicamente sustentável.

O sector portuário nacional, por desempenhar um papel fundamental no contexto económico global do País, uma vez que sedia a exploração das potencialidades da sua zona económica exclusiva e aproveita a localização geográfica portuguesa, numa zona de confluência do tráfego marítimo internacional, é chamado a assumir especiais protagonismo e responsabilidade nessa dinâmica de recuperação.

Se a competitividade da economia nacional, particularmente exigente e necessária no nosso tempo, reclama a adopção de medidas que permitam incrementar a eficiência do todo do tecido produtivo, não pode deixar de se procurar decisivamente uma redução de custos da movimentação de cargas nos portos portugueses.

Isso significa criar condições que induzam ativamente a redução dos custos portuários, assim aumentando a competitividade dos portos nacionais e as exportações. Para esse efeito, é essencial descer a chamada “fatura portuária” para as empresas e criar alternativas para a produção nacional, materializada numa redução dos custos no sector portuário entre 25% e 30%. É um esforço significativo de aumento de eficiência e de eficácia que se solicita ao sector portuário; e por isso mesmo, é um esfor-

ção que deve ser partilhado por todos os que podem contribuir para a redução da fatura portuária.

Do mercado de trabalho deve chegar uma parte do contributo para a redução global de custos portuários. Por essa razão, aliás, o Programa do XIX Governo Constitucional estabelece como objectivo de referência, na área dos portos e logística, *“rever e modernizar o quadro jurídico que rege o trabalho portuário, tornando-o mais flexível e coerente com as disposições do Código do Trabalho”*. Nesse mesmo sentido aponta o Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica, assinado em 3 de Maio de 2011, que prevê a revisão do *“quadro jurídico que rege o trabalho portuário de forma a torná-lo mais flexível, bem como limitar a definição do que constitui o trabalho portuário, aproximando-a das disposições do Código do Trabalho”*.

É pois chegado o tempo de promover uma revisão que promova a eficiência e a eficácia operacionais dos nossos portos e contribua para a sustentabilidade das empresas e a criação de emprego no sector portuário. A referida revisão deve visar a modernização e o aumento da competitividade do sector portuário, de forma a que este disponha de uma capacidade competitiva equivalente à dos portos europeus, em especial com aqueles que competem diretamente com os portos portugueses. Urge, igualmente, reforçar as políticas ativas de emprego que permitam, nomeadamente, incentivar a criação e a manutenção de emprego e reforçar a qualificação e a empregabilidade dos trabalhadores no ativo.

Entre as partes ora Subscritoras estabeleceu-se um consenso sobre as matérias que carecem de revisão no regime laboral portuário em vigor e sobre a necessidade de se adotar uma legislação que contribua para o aumento da produtividade e da competitividade da economia nacional.

Assim, as Partes Subscritoras acordam na revisão do regime do trabalho portuário, que deve incidir sobre os seguintes vetores, nos termos que se seguem:

A: Racionalização do trabalho portuário

O âmbito do trabalho portuário deve ser redefinido, independentemente do regime jurídico de utilização das áreas portuárias, harmonizando-o para todos os portos, utilizando a experiência já adquirida em alguns portos nacionais. Em qualquer dos ca-

Handwritten notes at the top right: *ASP*, *B. Pl.*, *SP*, *Pl.*, *Si-15*

sos, estão em causa atividades de natureza não funcionalmente portuária - no seu sentido mais tradicional - e que, portanto, podem sem qualquer prejuízo do seu desempenho ser prestadas por trabalhadores não portuários:

O regime do trabalho portuário não deve ser aplicável:

- À movimentação de cargas em cais e terminais através da utilização de trailers ou camiões;
- À movimentação e arrumação de mercadorias em armazéns, bem como em parques e outras infraestruturas de plataformas logísticas constituídas ao abrigo da Lei n.º 152/2008, de 5 de agosto, ainda que integradas em zonas portuárias;
- Ao controlo de entradas e saídas de mercadorias em portarias.

A actividade de movimentação de cargas deve ser restringida à actividade de:

- Estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, parques e terminais.

Finalmente, deve eliminar-se a previsão legal da existência de uma carteira profissional de trabalhador portuário, que de resto nunca conheceu aplicação prática por falta de regulamentação:

- Como em muitas outras profissões, passa a interessar a detenção de habilitações e/ou qualificações para o exercício das tarefas específicas;
- Procede-se à revogação do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto;
- O “efetivo dos portos” passa a ser o conjunto de trabalhadores que, possuindo aptidões pessoais e qualificação profissional adequadas ao exercício da profissão, desenvolvem a sua atividade profissional na movimentação de cargas, ao abrigo de um contrato de trabalho.

B: Regime especial do trabalho portuário

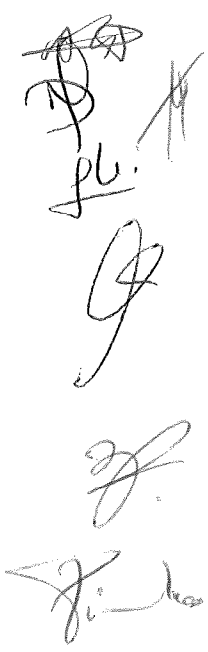
A operação portuária tem uma natureza incerta e de carácter imprevisível, o que significa que a sua organização necessita de uma flexibilidade ainda maior do que a

que está prevista no Código do Trabalho. Os prazos ou as condições especiais aí previstas poderão ser adequadas para outros conteúdos funcionais, mas para o trabalho portuário são ainda muito rígidas e, por isso, dissuasoras de criação de emprego. O trabalho portuário a termo e intermitente devem por isso ter regras especiais no âmbito portuário, sem contudo sair dos limites gerais exigidos pela protecção do trabalhador. O propósito é habilitar o regime do trabalho portuário com modalidades contratuais já previstas no Código do Trabalho, ainda que acolhendo regras especiais que permitam adequar essas figuras à especificidade da operação portuária:

- Deve ser aplicável à atividade de movimentação de cargas o disposto nos artigos 142.º e seguintes do Código do Trabalho, com as especificidades que se seguem;
- A duração total de contratos de trabalho a termo, de muito curta duração, celebrados com o mesmo empregador para a atividade de movimentação de cargas não pode exceder 120 dias de trabalho no ano civil;
- O contrato de trabalho a termo celebrado para movimentação de cargas pode ser celebrado por prazo inferior a seis meses, desde que a sua duração não seja inferior à prevista para a tarefa ou serviço a realizar;
- O contrato de trabalho a termo celebrado para movimentação de cargas não tem limite ao número de renovações, não podendo a sua duração exceder três anos;
- É admitida a prestação de trabalho de movimentação de cargas na modalidade de trabalho intermitente;
- Na modalidade de trabalho intermitente, o empregador deve informar o trabalhador do início de cada período de prestação de trabalho com a antecedência de 10 dias, podendo em instrumento de regulamentação colectiva de trabalho ser acordado um prazo inferior.

O mesmo sucede no que respeita ao recurso ao trabalho suplementar, o qual deve conhecer no domínio portuário limites superiores aos existentes para outros sectores de actividade:

- A prestação do trabalho portuário suplementar tem o limite máximo de 250 horas anuais;

- 
- Esse limite máximo pode ser afastado por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho quando a adoção de outro regime contratual de trabalho suplementar vigente ou de outro limite máximo melhor se harmonizem com a adoção e implementação de outras disposições sobre utilização, contratação e remuneração de pessoal que favoreçam a eficiência e competitividade do respectivo porto;
 - O afastamento do limite máximo depende de homologação pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e do emprego, sob parecer favorável do organismo competente relativo à verificação das respectivas condições;
 - Esse limite máximo também não é aplicável aos trabalhadores de empresas de operação portuária e de trabalho portuário abrangidos pelo regime de transição previsto nos artigos 11.º a 15.º do Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto.

Deve ser facilitado o recurso ao trabalho temporário na operação portuária, o que hoje se encontra limitado pela restrição no acesso de empresas de trabalho portuário a este sector:

- As empresas de trabalho portuário devem poder ceder trabalhadores que para esse efeito tenham contratado diretamente ou, nos termos a definir em instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho, com recurso a relações contratuais celebradas com empresas de trabalho temporário, não constituindo esta relação cedência ilícita tal como prevista no n.º 2 do artigo 173.º do Código do Trabalho.

C: Investimento e protecção dos trabalhadores

Deve ser reforçada a importância da formação profissional e segurança no trabalho no âmbito do trabalho portuário, de forma a assegurar que a atividade dos portos se processa da forma mais eficiente possível e sem prejuízo das condições dos trabalhadores:

- O trabalhador que desenvolve a sua atividade profissional na movimentação de cargas deve receber periodicamente da respectiva entidade

[Handwritten signatures and initials in the top right corner, including "plu." and several illegible marks.]

empregadora a formação profissional necessária ao desempenho correcto e em segurança das suas funções, a ser ministrada por entidades certificadas.

O regime de pré-reforma previsto nos artigos 318.º e seguintes do Código do Trabalho deve ser aplicável aos trabalhadores de empresas de operação portuária e de trabalho portuário abrangidos pelo regime de transição previsto nos artigos 11.º a 15.º do Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto, que ainda não tenham completado 55 anos de idade. Esse acordo de pré-reforma deve estar sujeito a forma escrita e a homologação da respectiva administração portuária.

D: Especificidade da contratação colectiva

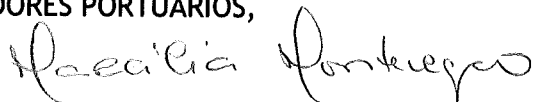
De primordial importância, para efeitos de definição do novo quadro jurídico que vem reger estas matérias, reveste, contudo, a revisão dos instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho em vigor neste sector, pelo que se prevê um prazo para adaptação dos mesmos instrumentos.

E: Reforçar a efectividade da legislação

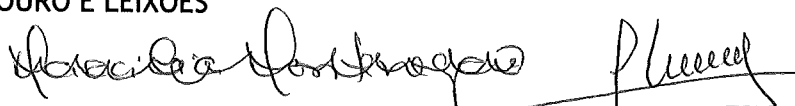
Deve ser reforçada a efectividade da legislação em vigor, nomeadamente pela actualização do regime sancionatório, reforçando os instrumentos de dissuasão da ilegalidade nas relações laborais expressos na reduzida efectividade das normas legais que regulam este mercado de trabalho.

As Partes Subscritoras, conscientes da necessidade e importância de que se reveste o diálogo social enquanto elemento central do processo de transformação do nosso País, acordam na necessidade de aprovar um projecto de proposta de lei que reveja o regime jurídico do trabalho portuário aprovado pelo Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de Agosto, e revogue o n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, no sentido de implementar os objectivos constantes do presente documento, que vai ser assinado por todas as partes.

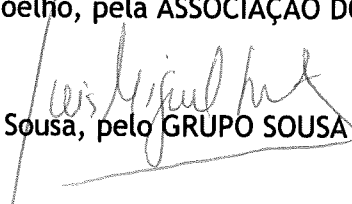
Pelos OPERADORES PORTUÁRIOS,



Marsília Montenegro, pela ASSOCIAÇÃO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DOS PORTOS DOURO E LEIXÕES



Joana Nunes Coelho, pela ASSOCIAÇÃO DOS OPERADORES DO PORTO DE LISBOA



Luís Miguel de Sousa, pelo GRUPO SOUSA

Pela UNIÃO GERAL DOS TRABALHADORES,



António Luís Ferreira Correia, Secretário-Geral Adjunto

Pela FEDERAÇÃO NACIONAL DOS SINDICATOS DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS (em representação dos sete sindicatos que a compõem: SINDICATO DOS ESTIVADORES CONFERENTES E TRÁFEGO DOS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES, SINDICATO DOS ESTIVADORES MARÍTIMOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA, SINDICATO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA, SINDICATO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DO GRUPO ORIENTAL DOS AÇORES, SINDICATO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DO GRUPO CENTRAL E OCIDENTAL DOS AÇORES, SINDICATO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DA ILHA TERCEIRA e SINDICATO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DE MAR E TERRA DE SINES)



Aristides Marques Peixoto, Presidente



Martinho José Pinho

Pelo GOVERNO,



Álvaro Santos Pereira, Ministro da Economia e do Emprego

Lisboa, 12 de Setembro de 2012.