

PORTO & MAR

ENTREVISTA

Lucas Rênio.

Presidente da Comissão de Direito Portuário da OAB de Santos e especialista em Direito do Trabalho

MATHEUS TAGÉ



“O trabalho portuário ficará cada vez mais distinto”

LEOPOLDO FIGUEIREDO

EDITOR

O avanço da tecnologia tem alterado as operações nos portos e, conseqüentemente, o próprio trabalho portuário. É cabe a esses trabalhadores se adaptar à nova realidade e, principalmente, se requalificar. A análise é do advogado e especialista em trabalho portuário Lucas Rênio. Sócio da Ruy de Mello Miller Advocacia e presidente da Comissão de Direito Portuário da seccional de Santos da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), ele destaca que já há uma tendência de redução do trabalho portuário avulso e de um aumento da atividade vinculada, com a con-

tratação desses profissionais pelos terminais. E nesse cenário, novas qualificações se mostram estratégicas. Esses e outros aspectos do futuro da atividade laboral portuária serão tratados por Rênio no webinar Trabalho Portuário: Passado, Presente e Futuro, a ser realizado na próxima quinta-feira, às 9 horas (confira detalhes sobre como assistir o debate no destaque ao lado). Na entrevista a seguir, ele destaca algumas das mudanças previstas para o cotidiano dos trabalhos portuários nas próximas décadas.

Os avanços tecnológicos das últimas décadas, em especial a maior utilização de os sistemas automatizados, tiveram um grande impacto nas atividades econômicas, inclusive na portuária. Em relação aos trabalhadores portuários avulsos, nesse processo, temos uma gradativa redução no número de profissionais nas equipes de trabalho, nos ternos. Com a continuidade dessa evolução, que novos impactos podemos esperar para os avulsos?

Os benefícios da evolução tecnológica são inegáveis e estão presentes nos mais diversos segmentos da sociedade. No caso específico do porto, esse fenômeno evolutivo tem se revelado indispensável para que os players do setor atendam padrões cada vez mais elevados de eficiência, segurança e agilidade impostos pela logística globalizada. Essas inovações têm transformado as características do trabalho portuário nas últimas décadas, reduzindo drasticamente a necessidade de esforço humano na movimentação das cargas. Em razão disso as fainas vão se tornando ambientalmente mais saudáveis e operacionalmente mais técnicas. O contêiner e o shiploader (equipamento de carregamento de cargas a granel, tradicionalmente grãos ou sacarias) são exemplos clássicos desse cenário de modernização, que se intensifica quando olhamos para a 4ª Revolução Industrial e a expansão do conceito de terminal portuário automatizado - ghost terminal. O trabalho portuário

WEBINAR

A evolução da atividade laboral no setor portuário será tema do webinar *Trabalho Portuário: Passado, Presente e Futuro*, a ser realizado pela Ruy de Mello Miller (RMM) Advocacia e pelo Grupo Tribuna na próxima quinta-feira, às 9 horas. O debate reunirá o advogado Lucas Rênio e o especialista em Trabalho Portuário e professor conferencista da Fundação de Estudos do Mar (Femar), Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho. A mediação será do editor de Porto & Mar, de A Tribuna, Leopoldo Figueiredo. O webinar integra as comemorações dos 60 anos de fundação da Ruy de Mello Miller Advocacia. Essa celebração ainda envolve a realização de um segundo webinar, com o tema *Os efeitos concretos da nova regulação do setor portuário*, no dia 8, às 14 horas, o lançamento de livros e a inauguração do novo escritório da RMM Advocacia, em Santos. Os interessados em participar dos webinars devem se inscrever, gratuitamente, acessando a página www.tribuna.com.br/rmm.

não deixará de existir, mas sua configuração ficará cada vez mais distinta. Os trabalhadores portuários da atualidade precisam se adaptar e concentrar esforços no sentido de uma requalificação profissional que envolva operação remota de aparelhos, manutenção de equipamentos etc. Assim como já aconteceu com os consertadores diante do contêiner e os conferentes quanto ao sistema informatizado dos terminais de granel sólido, outras atividades se tornarão obsoletas num futuro próximo. Nos terminais automatizados, por exemplo, os terminal tractors (caminhão de pátio) ocupados por operadores dão lugar a AGVs (Automated Guided Vehicles ou, em tradução livre, veículos autoguiados) sem motoristas. O redirecionamento profissional para o exercício de outras atividades, dentro ou fora do porto, é uma das principais medidas preconizadas pela OIT (Organização Internacional do Comércio) em sua Recomendação n. 145 para atenuar os impactos sociais da modernização.

No artigo A Convenção n. 137 da OIT e o futuro do trabalho portuário no Bra-

sil, de sua autoria com o procurador do trabalho e coordenador nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário do Ministério Público do Trabalho, Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho, vocês destacam que “num futuro inevitável, o seu ‘trabalho nos portos’ (dos trabalhadores portuários avulsos) não será mais no navio, no cais, no pátio e talvez nem mesmo na operação”. No início dessa entrevista, o sr. também citou a necessidade do avulso se adaptar e ser redirecionado. O avulso continua existindo no futuro do setor?

O trabalho portuário é o exemplo mais conhecido de contratação sob a modalidade avulsa, e isso se deve às origens do comércio marítimo com suas sazonalidades e irregularidades nas escalas das embarcações. Essa já não é mais a realidade dominante, e muitos portos contam atualmente com fluxos operacionais regulares. Essa regularidade, somada às vantagens de a empresa contar com uma equipe recrutada, treinada e coordenada por ela própria, tem gerado uma tendência de redução do espaço para o trabalho avulso. O tamanho e a velocidade dessa redução de espaço para o trabalho avulso dependerão muito da sua atratividade em termos de custo, qualificação e disciplina. Vale destacar que a Lei n. 12.815/2013 (atual marco regulador do setor), assim como já ocorria com a Lei n. 8.630/1993 (antiga Lei dos Portos), garante ao operador portuário o direito de contar com uma equipe operacional 100% vinculada. Conforme previsto na Convenção n. 137 da OIT, que é hierarquicamente superior à Lei dos Portos, o pessoal inscrito no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) tem prioridade para a vinculação empregatícia. Essa linha do critério preferencial é reforçada pelos Princípios Constitucionais da Livre Iniciativa e da Liberdade Profissional, além do próprio sentido histórico da mens legis envolvida no texto da Lei dos Portos de 1993.

“Os trabalhadores portuários da atualidade precisam se adaptar”