Santos, 07 de Março de 2016.

Assunto: Fiscalização

Com a implantação do turno de 6 horas ficou evidente a falta de segurança, o descumprimento das legislações pertinentes a competência da Autoridade Portuária na fiscalização, de acordo com a Lei 12.815, e principalmente a falta de prevenção de segurança nas atividades portuárias, pois ficou latente a falta de pessoal para exercer em sua plenitude a fiscalização nas operações portuárias.

A seguir segue um breve demonstrativo:

Falta de pessoal

Do jeito que a escala esta sendo feita em razão do turno e por falta de pessoal esta sendo escalado um fiscal (TP) para acompanhar a operação de 3 a 4 navios.

Com isso esta sendo inviável a fiscalização como tem que ser feita, ou seja, o acompanhamento da operação do navio do inicio ate o fim do período em que o fiscal esteja escalado já que o mesmo tem que acompanhar retirada de resíduo oleoso, taifa ate porque ao final temos que assinar os certificados das referidas retiradas de resíduos conforme determina a resolução 13/2014.

Também temos que acompanhar o abastecimento pelo lado de mar conforme determina a resolução 36/2014.

Fiscalizar áreas arrendadas.

Fiscalizar áreas externas.

Muitas vezes temos que interferir na operação já que a mesma esta sendo executada descumprindo as normas de segurança como NR29 e NR35 e outras que regulam a normas de segurança no trabalho portuário.

Temos que fazer cumprir as normas da resolução 3274/14 da ANTAQ por que se os operadores não cumprirem as regras, a Codesp pode ser multada se não for dada ciência no prazo de 72 horas a Antaq.

Descumprimento da lei de modernização dos portos 12815/13(art.17 inciso1º parágrafo IV, na qual diz que compete a autoridade portuária fiscalizar as operações referendado pela resolução 3274/14 em seu capitulo VI art. 16.

Toda irregularidade que ocorrer na área do porto a Codesp é solidaria em casos de acidente e danos ambientais.

Devemos ter a nossa rendição no local de trabalho para podermos dar continuidade a fiscalização das operações.

Hoje qualquer acidente que ocorra e a Codesp for penalizada quem responde é o fiscal da operação e a Codesp nem fornece uma assistência jurídica para defender o seu empregado.

A nossa escala de trabalho de turno devera ser fornecida pela Codesp que ate o momento não nos forneceu e pelo que temos ouvido falar é os empregados que tem que fazer(so temos a escala de trabalho ate o dia 18/03/16).

Para ilustrarmos as nossas responsabilidades anexamos a este documento fotos de trabalho irregulares que só foram resolvidos em razão da nossa fiscalização constante e escalas de trabalho.

Para finalizar dois pontos que gostaríamos de salientar:

- Com a implantação do turno de 6 horas, a escala praticada para os Técnicos Portuários fere a legislação trabalhista, que diz: *preferencialmente tem que ter uma folga ao domingo;* o que não está acontecendo chegando a atingir 90 dias para folgar ao domingo e ficar com seus familiares;

- Há uma indefinição da obrigatoriedade do trabalhador fiscalizar a quantidade de navio atracado na sua unidade de fiscalização, inclusive, em alguns casos o trabalhador tem que se deslocar 1 km para exercer sua atividade, no caso da BTP; na UFO 4 ele tem que fiscalizar a margem esquerda e direita; na UFO 2 somente 1 fiscal para fiscalizar do armazém 23 até o 12 A. Sem levar em consideração o intervalo de 15 minutos para o lanche.

O que motivou o SINDAPORT a solicitar a interferência do MP, é por ser um órgão fiel e cumpridor da legislação, e para provocar a empresa a definir a forma que será feita a atividade; quantos navios o trabalhador tem que fiscalizar por período; e a quantidade mínima de trabalhador por equipe/turno da sua unidade de fiscalização.