

Pronúncia da AES – Associação de Empresas de Segurança
relativamente ao Projeto de Lei n.º 846/XIII/3.^a - “Organização do
tempo de trabalho, garantia de condições de segurança e criação de
carreira dos trabalhadores da segurança da aviação civil / APA –
Aeroportos”

Excelentíssimos Senhores Deputados,

Em nome e em representação da **AES – Associação de Empresas de Segurança** (doravante abreviadamente designada por AES), venho, tempestivamente, apresentar a pronúncia da Associação relativamente ao **Projeto de Lei n.º 846/XIII/3.^a**, relativo à **“Organização do tempo de trabalho, garantia de condições de segurança e criação de carreira dos trabalhadores da segurança da aviação civil / APA – Aeroportos”**.

A AES é uma associação de empregadores, que tem por objeto, *defender os legítimos interesses dos seus associados, representá-los junto da Administração Pública, promover a deontologia e ética profissionais, e o respeito pela legislação aplicável e pela prática de concorrência leal* (cfr. artigo 4.º dos respetivos [Estatutos, publicados no Boletim do Trabalho e Emprego, n.º 39, 22/10/2014](#)).

É membro do **Conselho de Segurança Privada** (um órgão de consulta do Ministro da Administração Interna, a quem cabe, nos termos do artigo 39, n.º 2, al. h) da Lei 34/2013 de 16 de maio, designadamente, *pronunciar-se e propor iniciativas legislativas*), da **CoESS – Confederation of European Security Services** e da **CSP – Confederação de Empregadores dos Serviços de Portugal**.

A AES tem desenvolvido uma intensa atividade, vocacionada, em geral, para a dignificação do setor da segurança privada e para o reconhecimento do seu papel na sociedade Portuguesa.

No cumprimento dessas atribuições, tem procurado colaborar com as entidades que tutelam, regulam, fiscalizam e inspecionam a atividade de segurança privada e contribuir para o aperfeiçoamento da moldura legal aplicável à atividade de segurança privada, bem como para que essa mesma atividade seja prosseguida com total respeito pela legislação *laboral, fiscal e de segurança social*.

Com esse desiderato tem a AES vindo a apresentar, junto do Ministério da Administração Interna as respetivas propostas de alteração do regime jurídico da segurança privada. Malgrado os esforços associativos para impulsionar a revisão do quadro legal da atividade de segurança privada (revisão que devia ter sido implementada em 2016, cfr. o artigo 66 da Lei 34/2013 de 16 de maio), o processo mantém-se suspenso há vários meses e por tempo indefinido.

*

Relativamente ao **Projeto de Lei n.º 846/XIII/3.^a**, passaremos a comentar o exposto nos seus artigos 1, 3, 4 e 5.

Parece-nos que o legislador parte do pressuposto, **errado**, de que o trabalho desempenhado pelo **vigilante aeroportuário** ou “APA – Aeroportos” vale mais e é mais penoso do que o trabalho dos demais profissionais da segurança, tais como o **vigilante**, o **vigilante de transporte de valores**, ou o **assistente de portos**, para citar alguns exemplos.

Ora, para se perceber o quão falaciosa é essa ideia, basta constatar que um **vigilante rondista** pode caminhar vários km por dia, suportando condições climatéricas, por vezes, muito adversas, que um **vigilante de transporte de valores**, no desempenho da sua função, tem que carregar malas pesando cerca de 5 kg e percorre, na viatura de

transporte de valores, grandes distâncias, por dia e que o **operador de valores** trabalha em ambiente fechado (sem luz diurna), devendo usar proteções auditivas a todo o momento. Quanto ao **assistente de portos**, sendo manifesta a semelhança das funções que este desempenha relativamente às funções desempenhadas pelo vigilante aeroportuário, menos se compreende que o respetivo *trabalho* não seja considerado, para efeitos legais, *igual*, ao trabalho do vigilante que desempenha a sua função em aeroportos.

A cisão que esta proposta legislativa sugere, designadamente com a criação e regulamentação de um **Técnico de Segurança da Aviação Civil**, leva a crer que se pretende, de facto, “esvaziar” o setor da segurança para assim o enfraquecer, criando um subsetor de trabalhadores privilegiados.

Ligando o exposto com a **proposta de lei do Ministério da Administração Interna, no sentido de admitir a autoproteção no âmbito da vigilância nos portos e aeroportos** (cfr. artigo 3, n.º 5 e 15 da última versão da Proposta do MAI, que altera o sentido do disposto na alínea b) do n.º 2, do artigo 4 da vigente Lei 34/2013), parece-nos que o trilho que se pretende seguir conduzirá a um estado de **desunião entre os profissionais da segurança**, com repercussões negativas na capacidade de o setor de afirmar como um todo.

E isto num momento em que o setor da segurança se quer forte e unido para combater o flagelo do **trabalho não declarado** que, como se sabe, é o principal fator de degradação das condições de trabalho e de acentuação da concorrência desleal, traduzindo-se numa real diminuição da receita contributiva devida ao Estado.

Como tem defendido a AES, a autoproteção em determinadas infraestruturas críticas é desaconselhada pelas mesmas razões de segurança que levam o legislador a **proibir empresas de segurança privada multidisciplinares** (ver o artigo 2, alínea a) da Lei 34/2013).

Na verdade, **perder-se á o enfoque exclusivo na segurança** de pessoas e bens, no controlo de acessos.

Essa “preocupação” passará a “concorrer” com várias outras no mundo aeroportuário.

Por esse motivo nos pronunciámos desfavoravelmente relativamente à alvitrada alteração legislativa.

Notamos, ainda, o seguinte:

Quanto à **organização do tempo de trabalho** deve, do nosso ponto de vista, manter-se a regra da dispensa do *intervalo de descanso* na jornada diária, de trabalho, o que não significa, evidentemente, que a jornada decorra sem *pausas*. Na atividade de segurança privada, o sistema tem sido o da jornada contínua, por razões óbvias e historicamente aceites pelos trabalhadores.

O artigo referente à **transmissão de estabelecimento** parece estatuir que, com a adjudicação de um serviço a um novo operador, se considera haver sempre e sejam quais forem as circunstâncias concretas transmissão de estabelecimento. Afasta-se, assim, o regime geral do artigo 285 e seguintes do CT que, com melhor ou pior definição, consagra regras mediante as quais se afere, no caso concreto, quando é que se verifica efetiva transmissão de estabelecimento. Esta proposta introduz caos (ausência de regras) onde havia definição, gerando, por isso mesmo, dificuldades interpretativas que acabarão por se repercutir negativamente na esfera dos trabalhadores envolvidos.

POR ISSO E, EM SUMA:

Repudiamos a criação de cisões artificiais no setor da segurança, com a implementação de regimes discriminatórios paralelos, como aquele que, com todo o respeito, são preconizadas pela proposta legislativa em apreço, designadamente, através da criação do Técnico de Segurança da Aviação Civil.

Lisboa, 19 de junho de 2018

Bárbara Marinho e Pinto

Secretária-geral



T (+351) 21 391 10 40

F (+351) 21 391 10 41

E sg@aes-empresasdeseguranca.com

www.aes-empresasdeseguranca.com