

## “O PORTO”

Jucirema Maria Godinho Gonçalves<sup>1</sup>

### Sumário

#### Introdução

#### 1ª Parte

*Porto. Porto Organizado/Terminais Privativos/Conselho de Autoridade Portuária-CAP/Companhias Docas/Antaq/Ogmo-Órgão Gestor de Mão de Obra/Operadores Portuários/Autoridades e Pessoas Físicas envolvidas no Trabalho Portuário/Agentes envolvidos diretamente no Trabalho Portuário/Outros Trabalhadores Atuantes na Operação Portuária/Os Trabalhadores Avulsos/Trabalhador Portuário Avulso e Trabalhador Portuário com Vínculo Empregatício.*

#### 2ª Parte

*Dos Contornos Trabalhistas - Dos Princípios do Trabalho Portuário /Do Trabalhador Portuário /Da Contratação do Trabalhador Portuário/Dos Atributos da Contratação/Da Requisição/Da Escalação/Da Remuneração/Da Atuação do Ogmo no Pagamento dos Direitos Trabalhistas/Do Cálculo da Remuneração/Do Jornada de Trabalho/ Do Adicional Noturno/ Do Adicional de Risco/Da Prescrição/Da Responsabilidade Principal/Dos Terminais Privativos e Conflitos Trabalhistas/ Dos Terminais Privativos e as Instalações Arrendadas.*

## INTRODUÇÃO

A explicitação de qualquer tema traz preocupação a quem o elabora, especialmente, quando se sabe que não é o interesse de quem escreve que deve prevalecer, mas, daquele que se propõe, pacientemente, a ler o texto. Não busco nenhuma teoria, nem tampouco agregar outros conhecimentos senão aqueles que todos leitores, certamente, já os têm. Menciono que, hoje, a atividade portuária é assunto que está no cenário nacional e internacional como a de maior rentabilidade comercial, em face da globalização mundial.

## 1ª PARTE

### PORTO

Buscando os matizes históricos que envolvem a exploração da atividade portuária, volvemos aos primórdios da humanidade para se ter a exata dimensão da importância do mar como elo para as várias civilizações. Alça-se ao tempo da era pré-cristã, onde a exploração econômica do mar repercutia na vida dos povos que dele retiravam o abastecimento para suas necessidades. Platão já descrevia a relação dos gregos com a geografia, com destaque para o mar quando referenciava que “a terra é muito grande e (...) nós moramos apenas numa pequena parte - naquela do Fásis às colunas de Hércules, ao redor do mar, assim como as formigas e rãs que vivem em torno de uma lagoa” (Platão, Fédon, (109 b), São Paulo, Abril Cultural, 1972, Coleção “Os Pensadores”). A

<sup>1</sup> Desembargadora Federal do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região.

expressão “porto marítimo” foi muito bem descrita por Jean Hatzfeld:

*“As cidades dotadas com um bom porto podem desenvolver-se muito sem o risco da fome, e, por outro lado, produzir em abundância, confiantes em poderem encontrar mercados externos, numa época em que a oferta é quase sempre inferior à procura (...). A história econômica da Grécia será doravante a dos seus grandes portos: Atenas, Siracusa, Rodes, Delos, Alexandria e Bizâncio.” (Hatzfeld, Jean, História da Grécia Antiga, 3ª. edição, Lisboa, Publicações Europa-América, 1988).*

Assim, a história dos portos e o aproveitamento dos quebra-mares (construções para proteger os barcos do ímpeto das ondas ou das correntes) estão, intimamente, ligados ao desenvolvimento da navegação e do comércio. Os povos antigos utilizavam, de forma medíocre, de junco, de pedaços de bambus, troncos de árvores ou cestos primariamente montados para servir-lhes de travessia em rios e mares, ou, apenas flutuar sobre as águas. Pelos idos de 3.400 a.C, o exame das esculturas e pinturas do Egito Antigo dá as primeiras evidências da construção de barcos. Coube, porém, ao povo fenício o empreendimento da construção das grandes embarcações até diante da sua necessidade geográfica porque viviam em região extremamente estreita entre o Mar Mediterrâneo e as montanhas do Líbano. Isto data da Idade Antiga. Trazendo o foco bem mais próximo da nossa realidade, a intensificação crescente da navegação e do comércio pelo mar deu origem a uma regulamentação que passou a denominar-se Direito Marítimo. O volume do comércio e a globalização provocaram, no transporte marítimo, uma evolução desafiadora e corajosa, repercutindo na escolha de mão de obra especializada para atuação nesse ramo tão peculiar. Etimologicamente, a expressão latina *portu* leva a uma pequena baía ou parte de grande extensão de água protegida natural ou artificialmente das ondas maiores e correntes fortes que servem de abrigo e ancoradouro a navios. É provida de facilidades de embarque e desembarque de passageiros e carga (Michaelis, Moderno Dicionário da Língua Portuguesa - <http://Michaelis.uol.com.br>). Muitas outras terminologias são, usualmente, utilizadas como Porto de Destino que significa o porto terminal do itinerário de um navio; *Porto de mar* aquele que se direciona na costa do mar ou às proximidades de uma cidade ou povoação banhada pelo mar (ex. Porto de Santos) e, finalmente, *Porto de registro ou de matrícula* que induz a origem de um navio. Pisando-se no território nacional, mais precisamente, no século XXI, importante frisar a importância de cada região geográfica que, com suas particularidades e especificidades de transporte de cargas e passageiros trouxe mudanças nos agentes sociais, com efeitos econômicos mundiais. Enfocando-se no *Porto de Santos* - considerado o maior Porto Brasileiro – é ele um dos partícipes do cenário internacional globalizado. Localizado no centro do litoral paulista estende-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, distando 2 km do Oceano Atlântico, com área de influência compreendendo o Estado de São Paulo e grande parte de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Paraná.

## DO PORTO ORGANIZADO

A definição de “Porto Organizado” remete à imagem de um porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária (artigo 1º, § 1º, inciso I da Lei nº 8.630/1993). Quando se fala no “Porto Organizado de Santos” destaca-se a imensa área constante na Portaria-MT nº 94 de 15/2/95

(D.O.U. de 17/2/95) e assim descrita: as instalações portuárias terrestres existentes na margem direita do estuário formado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, desde a Ponta da Praia até a Alamoia, e, na margem esquerda, desde a ilha de Barnabé até a embocadura do rio Santo Amaro, abrangendo todo o cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais, e, em suas adjacências pertencentes à União incorporadas ou não ao patrimônio do Porto, ou, sob sua guarda e responsabilidade, incluindo-se também a Usina Hidrelétrica de Itatinga e a faixa de domínio de suas linhas de transmissão; a infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso até o paralelo 23°54'48"S, bem como suas áreas adjacentes até as margens das instalações terrestres existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração Portuária, ou, por outro órgão do Poder Público (artigo 1º, § 1º, inciso IV da Lei nº 8.630/1993). A Usina de Itatinga serve de geradora de eletricidade para toda a cidade de Santos, em casos emergenciais. Não podemos deixar de referenciar, no entanto, a existência de *“portos não organizados e sua sobrevivência”* sob o enfoque da falta de investimentos governamentais. São instalações de pequeno porte, sem qualquer auxílio estrutural; exemplificativamente, temos a maioria dos Portos e Hidrovias da Região Amazônia inteiramente deficitários, com ocupação indevida, sem planejamento e sem qualquer fiscalização quanto ao transporte de passageiros. A Região Norte com sua imensa bacia hidrofluvial não é sustentável porque o Brasil não faz investimentos portuários, a longo prazo, obrigando o transporte de mercadorias pela malha rodoviária para chegar aos demais Portos do Sul e Sudeste Brasileiro. A Bacia Amazônica é um exemplo de *“Porto não organizado”* embora com grande produção de minério de ferro e bauxita, nessa região. O sistema portuário brasileiro conta com várias modalidades de exploração das instalações terrestres reguladas pelo art. 4º, § 2º, incisos I e II da Lei 8.630/93. Essas instalações são de *uso público ou privativo*. As de *uso público* são aquelas situadas dentro da área do porto organizado e as de *uso privativo* são chamadas de “Terminais Privativos”.

## DOS TERMINAIS PRIVATIVOS

Os “Terminais Privativos” podem situar-se *tanto na área do porto organizado como fora dela*. Destinam-se à movimentação de carga própria (uso “exclusivo”) e de terceiros (uso “misto”), movimentação de passageiros de turismo (inclusão pela Lei 11.314/2006) ou, ainda, como “estação de transbordo de cargas” (inclusão pela Lei 11.518/2007). Antes da edição da Lei 8.630/93, cabia à Administração Pública a participação exclusiva nas operações portuárias. Era a única responsável por todo o trabalho no Porto, ou seja, responsável pelas atividades da capatazia. Alguns comentaristas aduzem que, após a edição da lei ocorreu uma “privatização dos portos” expressão que, para muitos é inadequada. A bem da verdade, o que houve foi uma “privatização das atividades portuárias”, ou seja, as então Companhias Docas deixaram de atuar, no trabalho portuário, no interregno entre 1995 e 2002. Com a criação dos “Terminais Privativos” o objetivo passou a ser alcançar novos padrões de eficiência e produtividade, no trabalho portuário, com a participação efetiva da iniciativa privada, com altos investimentos, contrapondo-se à desmantelada área portuária submetida ao Poder Público. Com esse novo enfoque, surgiram os *“Terminais Privativos”*, e, no dia 17 de fevereiro de 1.995, por ato ministerial, o Porto de Santos teve deslocado de seu território geográfico as áreas correspondentes à Companhia Siderúrgica Paulista e Ultrafértil - empresas privadas – que passaram a ter o direito, por meio de um contrato de adesão com a União, de movimentar cargas de terceiros constituindo-se, “modelarmente”, em quase um “Porto paralelo” ao Porto de Santos.

Outros Terminais foram licitados e permaneceram dentro da área do porto organizado, coabitando com outros Operadores Portuários (empresas) que já se encontravam utilizando as instalações portuárias pertencentes ao Poder Público. Ainda que pareça estranho, toda esta situação fática é permissivamente legal porque *as instalações portuárias dos “Terminais Privativos” podem situar-se tanto dentro da área do porto organizado quanto fora dela*. Há um questionamento muito comum dispondo que, se a Usiminas utiliza o mesmo canal de navegação que dá acesso ao Porto Organizado de Santos, isto a qualificaria - porque localizada no Pólo Industrial de Cubatão (antiga Cosipa) - como “Porto Organizado”, e, não como “Terminal Privativo”. Ainda prosseguem os argumentos dos que assim pensam que, se não houvesse o uso desse acesso marítimo, a Usiminas não subsistiria como “Terminal Privativo”. Por mero amor à discussão acadêmica – e com respeito às opiniões contrárias – não é um mero canal geográfico que transmudaria a conceitualização legal de Terminal Privativo para Porto Organizado. O alcance da expressão “Terminal Privativo” vai muito além, e se afasta dessa dicotomia, embora necessário reconhecer os altos privilégios que hoje ostentam esses “Terminais” com adoção de tarifas mais benéficas, em relação ao Porto Público, mas, não seria esta a razão pela qual se alçaria a um *status* de Porto quando é, tão somente, um Terminal. Forçoso, também, concluir a preocupação que se apresenta com a abertura de novas licitações para os grandes investidores particulares interessados na criação de “Terminais Privativos” diante do exaurimento da capacidade logística dos Portos Organizados Brasileiros. De toda a sorte, as operações portuárias realizadas pelos “Terminais Privativos” que podem habitar a área do Porto Organizado devem obedecer aos ditames da Lei nº 8.630/93, inclusive quanto à contratação da mão de obra avulsa (Ogmo). Diversamente, quando os “Terminais Privativos” *estão fora da área do porto* e as operações portuárias podem ser feitas por empresas com contratação de mão de obra avulsa, em caráter facultativo. Como já dito, os notórios gargalos na infra-estrutura portuária brasileira estão direcionando a economia portuária para os chamados “Terminais Privativos” principalmente, de uso misto que se destinam à movimentação de carga própria e de terceiros, à movimentação de passageiros de turismo e, como estação de transbordo de cargas. A atual implantação desses Terminais se funda no princípio da livre iniciativa e concorrência com suporte legal aliado ao limite operacional dos Portos Organizados. Especificamente, no Porto de Santos, é sabido o tempo excessivo gasto na atracação e desatracação de navios, fato que provocou a edição da Resolução Normativa nº 517/2005 regulamentando a instalação de “Terminais Privativos” destinados à operação mista, em uníssono ao que já dispunha a Lei 8.630/93, em seu artigo 4º inciso II. Para conhecimento, cito alguns “Terminais Privativos”:

1. Terminal Marítimo Sucocítrico Cutrale localizado *dentro da área do porto organizado*, na margem esquerda do estuário de Santos;
2. Terminal Marítimo Dow Química localizado *dentro da área do porto organizado*, Ilha de Santo Amaro, na baía de Santos;
3. Terminal Marítimo de Cubatão (ex-Cosipa) localizado *fora da área do porto organizado*;
4. Terminal Marítimo Misto da Ultrafétil localizado *fora da área do porto organizado* – Ilha do Cardoso;
5. Terminal da Cargill localizado *dentro da área do porto organizado* (arrendado). Hoje, existem 123 Terminais Privativos autorizados a operar no Brasil, sendo que a Antaq (Agência Nacional de Regulação do Transporte Aquaviário) tem, atualmente, 42 requerimentos de novos Terminais dos quais 19 processos se encontram em andamento e 8 próximos de serem finalizados. Os 23 restantes ainda não concluíram a documentação necessária para a formação dos processos. Uma possível mudança nas regras afetaria,

contudo, apenas as autorizações concedidas, a partir de sua publicação. Outra abordagem constitucional obrigatória a ser feita diz respeito à forma de exploração das instalações portuárias diretamente fincadas na competência da União a quem cabe legislar sobre o regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (artigo 21 inciso X da Carta Política de 88). É de fundamental importância reconhecer que os serviços portuários são de natureza pública. Aliás, a manifestação oficial do atual Ministro dos Transportes deixa evidente a preocupação que ronda o Governo com a abertura institucional para empresas ditas portuárias. A expressão utilizada por ele é firme: “Nenhuma empresa privada será autoridade portuária aqui no Brasil. Esta é uma atribuição da qual o Governo não abrirá mão”. A exploração – direta ou indireta – dos Portos marítimos, fluviais e lacustres cabe, exclusivamente, à União, e essa exploração pode ser feita mediante autorização, concessão ou permissão. Esta última se perfaz por ato administrativo discricionário e negocial pelo qual o Administrador Público faculta ao particular a execução de serviços de interesse coletivo ou o uso especial de bens públicos. A autorização é ato discricionário e precário pelo qual o Administrador Público, a seu livre critério, sem licitação ou justificativa, defere ao particular o direito de executar serviços sobre bens públicos e, a concessão onde o Administrador permite a execução de um serviço público ao particular para que o explore, por sua conta e risco, pelo prazo e condições ajustadas, em contrato, mediante tarifa cobrada dos particulares (no Porto de Santos, a Família Guinle obteve a concessão pelo período inicial de 39 anos, prorrogado por mais 90). Interessante frisar que – só mediante Lei Federal – é possível legislar sobre os portos brasileiros; porém, a Lei de Modernização dos Portos – quanto aos Terminais Privativos – permitiu que a exploração dessas instalações para a movimentação de carga de terceiros se fizesse, por mera autorização, mediante contratos regidos por normas de direito privado, sem a participação ou responsabilidade do Poder Público. Parece que a obrigatoriedade na adoção de licitação – como meio legal de transparência dos atos públicos – fora deixada *a latere*, não resistindo a uma melhor análise ao disposto no artigo 175 da CF. Com o advento da Lei 8.630/1993 surge, no meio portuário, um novo modelo de administração da mão de obra portuária bipartida entre o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo).

## **DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP**

Apenas, fazendo-se mera referência, há o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) que tem, por incumbência, a implantação e fiscalização da política portuária. Hoje, as atividades específicas e normatizadoras são de alçada do CAP detendo, ainda, natureza revisional na solução de conflitos oriundos do trabalho portuário, na área administrativa.

## **DAS COMPANHIAS DOCAS**

A Administração Portuária verdadeira é exercida pela União que é a Autoridade Portuária. Porém, ela ainda pode ser exercida por entidade concessionária do Porto Organizado, geralmente, representada pelas Companhias Docas. Poderá ser uma empresa pública, autarquia ou sociedade de economia mista ligada aos Governos Estadual ou Municipal. Em Santos, a Codesp– Companhia Docas do Estado de São Paulo é a Autoridade Portuária com competência fixada no artigo 33 da Lei 8.630/93.

## DA AGÊNCIA NACIONAL DE REGULAÇÃO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO- ANTAQ

Igualmente, como mero referencial, o quadro constitucional portuário se completa com a criação da denominada Agência Nacional de Regulação do Transporte Aquaviário (Antaq). A edição da Lei nº 10.223 de 05.06.2001 reformulou o setor de Transportes Públicos e criou um Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT e duas Agências Reguladoras – Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq que cuida das atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura dos Portos e “Terminais Privativos”.

## DO OGMO – ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA

A Lei de Modernização dos Portos instituiu um novo organograma na exploração da atividade portuária. As disposições consolidadas (artigos 254 a 293) foram revogadas e todo o controle e monopólio que as entidades sindicais detinham na escolha dos chamados trabalhadores avulsos ficou reduzido. No passado, os trabalhadores avulsos eram escolhidos na chamada “parede”; porém, as distorções eram visíveis, oriundas de critérios essencialmente pessoais, com a participação direta dos então dirigentes sindicais provocando prejuízos diretos para aqueles trabalhadores que, por conta de uma má distribuição das tarefas, não conseguiam oportunidade de trabalho. Essa situação foi alterada com a criação de um único órgão com incumbência exclusiva no gerenciamento da mão de obra portuária, com escalação feita sob a forma de rodízio. Constituído, em cada porto organizado, pelos Operadores Portuários para administrar a mão de obra portuária, veio com natureza jurídica de Direito Privado, sem fins lucrativos e de utilidade pública (art. 25 da Lei 8.630/1993). Apenas registro que todos aqueles antigos órgãos estatais – com forte atuação na atividade portuária – foram extintos, ao longo da década de 80 até o início dos anos 90. As *finalidades* do Ogmo atingem o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, a manutenção, com exclusividade, do cadastro e registro desses trabalhadores, a sua promoção, treinamento e habilitação profissional, a seleção e registro, a fixação de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro, a expedição dos documentos de identificação, a arrecadação e repasse, aos respectivos beneficiários, dos valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração, bem ainda os encargos fiscais e previdenciários. A centralização de poderes conferidos a essa entidade, no tocante à distribuição e fiscalização da mão de obra temporária, encontra-se no artigo 19 da Lei 8.630/93, destacando-se a responsabilidade em promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem como programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria. *Essas atribuições implicam na sua responsabilidade paralela, na medida em que responde, solidariamente, com os Operadores Portuários, pela remuneração devida aos trabalhadores avulsos.* Não responde, porém, pelos prejuízos causados aos tomadores de serviços ou a terceiros. Perfeitamente visível a mudança ocorrida nas relações capital-trabalho com a transferência da gestão de mão-de-obra do trabalho portuário dos sindicatos dos trabalhadores para esses órgãos gestores de mão-de-obra, bem como a transferência da prerrogativa de registro e identificação do trabalhador portuário da União para uma entidade privada e, por último, a subordinação de todos os aspectos das relações capital-trabalho, no porto, inclusive com a submissão às normas que forem pactuadas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. A regulação por parte desse Órgão afastou a incidência das normas trabalhistas previstas nas duas seções (de nº VIII e IX do Capítulo I do Título IV) onde estava sedimentada a intervenção

estatal nas relações portuárias, culminando com a revogação dos artigos 254 a 292 por força do novel modelo.

## DOS OPERADORES PORTUÁRIOS

Antes da modernização dos Portos, toda a atividade portuária desenvolvia-se no binômio *entidades estivadoras x administração do porto* permanecendo sob a égide das primeiras, a distribuição do trabalho a bordo das embarcações e, em terra, à segunda. Essa linha pré-existente à criação legal dos OP passou a dirigir e coordenar as atividades portuárias, em harmonia com Autoridade Portuária com atuação restrita e desvinculada do setor operacional. Em resumo objetivo, toda operação enquadrada como portuária somente poderia ser realizada por um Operador Portuário pré-qualificado. No entanto, não é de todos nós desconhecido que a lei sempre deixa lacunas, brechas para a excepcionalidade e, no caso, há uma disposta no artigo 8º da Lei de Modernização quando afirma que o próprio interessado na atividade portuária poderá efetuar a movimentação das mercadorias, sem ter a qualificação de Operador Portuário. Esta posição é extremamente delicada porque tem influência direta na requisição da mão de obra com reflexos trabalhistas. Adentrando-se à *qualificação* desses Operadores Portuários, qualquer pessoa jurídica poderá habilitar-se a ser um OP bastando ter capacidade técnica, financeira e situação fiscal regular, sem eventuais débitos trabalhistas e encargos sociais. Essa pré-qualificação é de alçada da Administração que examina os requisitos obrigatórios para a realização de uma operação portuária (artigo 33, § 1º, III da Lei nº 8.630/1993). A emissão do Certificado de Registro habilita essas pessoas jurídicas a assumirem a responsabilidade na direção e coordenação das operações portuárias que vierem a efetuar. Respondem perante a Administração do Porto, o proprietário ou consignatário das mercadorias, o armador, o trabalhador portuário, o Ogmo, os órgãos arrecadadores de tributos e a autoridade aduaneira (artigo 11 a 16 da Lei 8.630/93). Em suma, o Operador Portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária, na área do porto organizado (artigo 1º, § 1º, inciso III da Lei nº 8.630/1993). A entidade sindical representativa dos Operadores Portuários é o Sopesp a quem cabe a negociação coletiva onde se discutirá a remuneração, funções, composição dos ternos e demais condições do trabalho avulso (artigo 29 da Lei 8.630/93). Na sistemática anterior, o número de trabalhadores que compunham os ternos (equipes de trabalho) assim como as tabelas de remuneração eram fixados pela Sunamam (Superintendência Nacional da Marinha Mercante) já extinta.

## DAS AUTORIDADES E PESSOAS FÍSICAS E JURÍDICAS ENVOLVIDAS NO TRABALHO PORTUÁRIO

A complexidade do trabalho portuário se mede pela variedade de pessoas (físicas ou jurídicas), das instituições, dos órgãos vinculados, das entidades envolvidas na realização das tarefas portuárias. A simplicidade nos obriga apenas a mencionar esses agentes, sem apontar suas atribuições. São: Autoridades Aduaneira e Marítima, Armadores, Afretadores, Despachantes Aduaneiros, Fornecedores de Navios, Vigilância Sanitária, Seguridade Social e Polícia Federal.

## DOS AGENTES ENVOLVIDOS DIRETAMENTE NO TRABALHO PORTUÁRIO

Em contrapartida às atividades de suporte logístico, vem o trabalho portuário propriamente dito, com suas características que deslocam para o seio trabalhista uma

gama de trabalhadores especializados e treinados para executar as tarefas de movimentação de mercadorias provenientes do transporte aquaviário, como embarque, desembarque, estivação, transbordo, peação e despeação (realizadas nos convés ou porões dos navios) ou realizada no costado do navio, mais precisamente, na faixa do cais, dos armazéns. As categorias relacionadas com os serviços de capatazia, estiva, conferência, conserto, vigilância e bloco estão apontadas no § 3º do artigo 57 da Lei dos Portos. Nominando-as e descrevendo-as:

1. *Capatazia*: movimentação de mercadorias nas instalações de uso público. Compreende o recebimento, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário (aparelho de guindaste situado em terra). Executam trabalho no “costado” do navio. Até a edição da Lei 8.630/93 eram empregados da Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo, e, hoje, se submetem à Administração Portuária;

2. *Estiva* – movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares: transbordo, arrumação, peação e despeação, carregamento e descarregamento com equipamentos de bordo. São contramestre geral ou do navio (maior autoridade da estiva a bordo), contramestre de terno ou de porão, sinaleiro ou portaló (através de sinais dirige a operação dos operadores de guindastes ou paus de carga), guindasteiros (habilitados a operar os guindastes), guincheiro (habilitados a operar guinchos ou paus de carga), motoristas (habilitados a operar viaturas no sistema RO-RO), operadores de equipamento (estivadores habilitados a operar equipamento de movimentação de carga a bordo), estivadores propriamente dito, os bagrinhos (carteirão, ou “cavalo” ou “galinha”- trabalhador que não pertencia ao sistema portuário, mas que conseguia trabalhar por conta própria, ou, alheia, em nome de outro trabalhador do sistema);

3. *Conferentes de carga* – efetuam a contagem de volumes, anotação das características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência de manifesto, serviços correlatos nas operações de carregamento e descarregamento de embarcações. São eles os Conferente-chefe, Conferente-ajudante, Conferente-lingada, Conferente-planista, Conferente-avaria. Antes da Lei 8.630/1993, a conferência era dupla, em conjunto com os conferentes de carga e descarga zelando pelos interesses do armador, e os trabalhadores de capatazia zelando pelos interesses da Administração Portuária. Hoje, a conferência é única e a responsabilidade pela carga, durante toda a movimentação, é do Operador Portuário;

4. *Consertadores de carga* – efetuam o reparo e restauração das embalagens das mercadorias, nas operações de carregamento e descarga das embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

5. *Vigilância de embarcações* – atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação das mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e outros locais de embarcação;

6. *Trabalhadores de bloco* – atividade de limpeza e conservação das embarcações mercantis e tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos. Finalizo, colocando o trabalho avulso como o gênero, tendo como espécies, as nomenclaturas acima colocadas.



## OUTROS TRABALHADORES QUE ATUAM NA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Igualmente, referendando, tem-se:

1. *Amarradores/Desatracadores de navio* cujas tarefas, antes da Lei 8.630/1993, eram da responsabilidade das Companhias Docas. É atividade não incluída no rol do parágrafo 3º do artigo 57 da Lei 8.630, porém, de suma importância porque diz respeito à segurança da atracação e desatracação dos navios;
2. *Guarda Portuária* que provê a vigilância e segurança do porto. Trata-se de atividade-fim da Administração dos Portos, sendo inadmissível a sua terceirização;
3. *Práticos* que prestam assessoria ao Comandante do navio, na condição de piloto da embarcação, desde a entrada do canal do porto até o ponto de atracação e vice-versa. Conduzem o navio pelo canal de acesso até os berços de atracação e vice-versa, garantindo a segurança dos navios. Demanda elevado conhecimento das condições de acesso ao porto. É atividade típica de prestação de serviços exercida como um monopólio (única associação). O preço do serviço é pactuado entre as partes e na ausência de acordo, a fixação é pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. Não se subordinam ao Ogmio. O ingresso na profissão é através de estágio e exame aplicado pela Marinha que regula as suas atividades. O Governo lança essa função nos quadros da Administração Portuária com a edição da Lei 9.537/1997 que dispõe sobre a segurança do transporte aquaviário;
4. *Carregadores de Bagagem, ensacadores, empregados da Administração Portuária, trabalhadores em serviços de limpeza e conservação das instalações portuárias, mergulhadores na manutenção da infra-estrutura submersa e aquaviários* (os tripulantes das embarcações de apoio portuário - rebocadores, lanchas);
5. *Vistoriadores de carga* contratados por Companhias Seguradoras;
6. *Inspetores de Sociedade Classificadora* e
7. *Marítimos* que exercem suas atividades a bordo das embarcações. São: arrais, marinheiros de convés, moço de convés, atividades regulamentadas pelos Decretos nº 59.832/1966 e 87.648/1982. Em rápidas pinceladas, é preciso registrar que algumas são distantes do gênero trabalhador portuário avulso, como, p. ex., os Marítimos que são espécie do gênero aquaviário (todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional - Decreto nº 2.596/98- Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA). Pertencem a esse grupo: os marítimos, fluviários, pescadores, mergulhadores, práticos, agentes de manobra e docagem.

## DOS TRABALHADORES AVULSOS

A importância e complexidade da atividade portuária nos remetem ao passado remoto para se ter a exata noção do termo “avulso”. Na história da navegação, passa-se das embarcações com propulsão humana e natural, à necessidade de movimentar as mercadorias a bordo, de forma mais avançada, tecnologicamente. O reflexo dessa mudança é perfeitamente entendido porque, até então se exigia a presença de grandes blocos de trabalhadores, verdadeiros tripulantes porque sequer deixavam os navios. Porém, com a evolução da história, essa mão de obra foi deixada à deriva, não mais necessária em grandes “quantidades” no interior das embarcações, obrigando-a a buscar serviços *junto ao costado dos navios* porque as mercadorias deslocadas dos conveses necessitavam do transporte, em terra. Os então denominados “estivadores” visualizaram a im-

portância das suas energias físicas em benefício de terceiros e assim tornaram-se imprescindíveis nos Portos nacionais e internacionais. Constituíram-se em categorias, com ativa participação em movimentos sindicais de grande notoriedade, e obtiveram o reconhecimento como entidades sindicais. O Sindicato dos Estivadores de Santos teve luta histórica com conquistas trabalhistas notórias. Atualmente, os trabalhadores avulsos, após um século de lutas, conseguiram se engajar na Carta Política de 88 deixando a invisibilidade legal para participarem do artigo 7º, inciso XXXIV com igualdade de direitos com os trabalhadores com vínculo empregatício. Denominados de trabalhadores portuários avulsos (TPA) prestam serviços a vários tomadores - antigamente só por intermédio de uma entidade sindical - e, atualmente, pelo Ogmo que atende a solicitação dos Operadores Portuários, dentro dos portos organizados.

## **DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO E TRABALHADOR PORTUÁRIO COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO**

Para a perfeita adequação, nesse tema, lembramos que o bloco dos TPA, no Ogmo, possui duas alternâncias: os trabalhadores podem ser *cadastrados* ou *registrados*, tratamento criado pela Lei 8.630/93, com diferentes efeitos. Os registrados são aqueles portuários que já possuíam matrícula nas extintas DTM ( Delegacia de Trabalho Marítimo, extinta em 1989) submetidos a uma prévia seleção e que já possuíam o cadastro. Pode-se nominá-lo como o trabalhador apto ao trabalho portuário, submetido a uma escala de serviço, mediante rodízio. Já o cadastrado é aquele trabalhador que não detinha, ou, pelo menos, não comprovava a sua matrícula, nem na força supletiva, nem nas DTMs, mas, que atuava com autorização do Sindicato, até a edição da Lei 8.630/93. A partir desta, obteve prévio treinamento por entidade indicada pelo Ogmo habilitando-se a exercer a profissão, porém, não participa do rodízio: para ele, só há trabalho quando não houver trabalhadores registrados interessados em determinado serviço. Os registrados têm precedência legal sobre os TPA cadastrados. Não se pode esquecer que há inúmeras situações próprias de cada Porto Brasileiro decorrentes da especificidade de movimentação e isso provoca excesso de contingente de registrados e cadastrados, ou, vice-versa, causando conflitos inevitáveis. A identificação desses atores fundamentais nos leva a uma diferença imposta pela lei: a um, o trabalho portuário de capatazia, estiva, conferente de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados pode ser feito por trabalhadores portuários com vínculo empregatício, a prazo indeterminado, e, por trabalhadores avulsos. A dois, a estiva, a conferência de carga, o conserto de carga e a vigilância das embarcações será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados. A inscrição, tanto no cadastro quanto no registro, extingue-se por morte, aposentadoria, cancelamento (a requerimento do trabalhador) e transgressão disciplinar (artigo 19 da Lei). Não pode haver cessão de trabalhador avulso cadastrado, pelo Ogmo, ao Operador Portuário, em caráter permanente (artigo 3º, § 2º da Lei 9.719/1998). E, se ceder um trabalhador avulso registrado ao OP, ele passa a ser empregado do cessionário (art. 3º, § 1º da Lei 9.719/1998). Outra inovação importante diz respeito ao fato que só trabalhadores avulsos registrados podem se constituir em Cooperativas que passam a figurar na posição de “operadores portuários”. Elas também necessitam de pré-qualificação - como todo Operador Portuário - junto à Administração do Porto. Não há cessão de mão de obra cooperada a outros Operadores Portuários e para complementar a mão de obra cooperada, aí sim, a Cooperativa pode requisitar mão de obra, diretamente, do Ogmo.

## 2ª PARTE

### DOS CONTORNOS TRABALHISTAS

Nesta segunda parte, apontamos questões ligadas à área trabalhista, especificamente, fincados na relação trabalho x remuneração, sem intenção de moldurar opiniões.

### DOS PRINCÍPIOS DO TRABALHO PORTUÁRIO

Contextualizar o significado de “princípios do trabalho portuário” é dizer das nuances dessa atividade laboral cuja intermediação passa por matizes legais e convencionais. Importante realçar, também, que o Brasil possui extensa área portuária e isto provoca diversidade em muitos Portos marítimos e fluviais, quanto ao *modus operandi* na organização do trabalho. Há seis princípios que regem o trabalho portuário: negocial, publicista, restrição do trabalho, multifuncionalidade, equidade, e modernização. O princípio negocial vem esculpido nos artigos 22, 28 e 29 da Lei 8.630/1993 e traz no bojo a idéia de que as relações patronais e laborais devem fixar-se pela negociação, onde as partes podem, livremente, dispor sobre as condições de trabalho. Em contrapartida, o publicista retira a liberdade convencional limitando-a ao interesse público, como na escalação obrigatória por parte do Ogmo, ou, a submissão às normas de segurança do trabalho. O princípio da restrição do trabalho -exclusividade - advém não só da Lei nº 8.630/1993 como do Decreto nº 1.574/1995 que promulgou a Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargas nos Portos, assinada em Genebra, em 27 de junho de 1973. O princípio da multifuncionalidade vem corporificado no artigo 57 da Lei nº 8.630/1993 cujo primor está na qualificação profissional do trabalhador para enfrentar novos desafios tecnológicos. É o efeito prático da modernização, a visão futurista perante a qual não deve haver mais especialidades, mas, multifuncionalidades, abrangendo as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco. Isto equivale dizer que, sendo apto às atividades portuárias diversas, o trabalhador portuário poderá ser escalado para a que melhor lhe aprouver, desde que haja oferta variável. A modernização dos Portos rompeu com o quadro intervencionista estatal, colocando fim ao monopólio dos sindicatos na intermediação da mão-de-obra avulsa. Com o surgimento dos operadores portuários, o Poder Público afasta-se das operações portuárias, ficando as Administrações Portuárias, nos portos organizados, apenas na condição de Administradoras do patrimônio público. O princípio da equidade já tem previsão constitucional (artigo 5º, *caput*, da CF.) dando igualdade de tratamento no acesso ao trabalho, aos cursos, e capacitação profissional. Por fim, o da modernização que rompeu com a estrutura centenária caracterizada pela intervenção estatal e dos representantes sindicais na mão de obra avulsa.

### DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

As inovações introduzidas pela Lei 8.630/93 fizeram surgir um efetivo de trabalhadores portuários, assim dispostos:

1. *inscritos*, através de registro ou mero cadastro, no Ogmo, prestando serviços na área do Porto organizado, a vários tomadores de mão de obra (TPA típico);

2. *registrados no Ogmo*, porém, cedidos em caráter permanente, com vínculo empregatício, a prazo indeterminado, a um Operador Portuário;

3. *trabalhador “fora do sistema”* (nem inscrito no Ogmo) mas, contratado, por prazo indeterminado, por Operador Portuário, por força do número insuficiente de inscritos, com interesse nessa forma de vinculação;

4. *trabalhador portuário avulso*, na condição de contratado pelos Terminais Privativos. Todos os trabalhadores integrantes do registro ou do cadastro do Ogmo são considerados trabalhadores portuários avulsos (TPA).

## **DA CONTRATAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO**

A comunidade portuária é representada pelo trabalhador portuário que pode ser contratado, a prazo indeterminado, pelos Operadores Portuários, só dentre os registrados no Ogmo. Caso não haja trabalhadores avulsos registrados são chamados os cadastrados para disputa das vagas. Se não houver nenhum interessado no trabalho oferecido é possível a contratação por trabalhador “fora do sistema”, porém, só para Terminal Privativo. Ele deverá receber qualificação profissional, nos moldes oferecidos pelo Ogmo aos trabalhadores registrados. Não há contratação de trabalhador temporário (artigo 45 da Lei 8.630/93) ainda que, em período de safra, p.ex., do açúcar, onde a demanda ultrapassa a oferta. Essa sistemática atual de requisição e contratação da mão de obra portuária é campo minado para uma discussão de caráter jurídico/interpretativo que muito me agradaria iniciar, mormente diante da incoerência da técnica legislativa do *caput* do artigo 26 e seu parágrafo. Porém, não é aqui o meio adequado.

## **DOS ATRIBUTOS DA CONTRATAÇÃO**

O impacto da modernização, no sistema portuário brasileiro, trouxe reflexos diretos na forma de atuação dos trabalhadores portuários. Relevante observar um fator preponderante na execução das tarefas: a subordinação. Por ser uma forma peculiar de prestação de serviços difere de outras de trabalho descontínuo porque, na verdade, há subordinação jurídica com o tomador de serviços, embora este não adote a postura de empregador, sendo que a principal característica é a obrigatória intermediação pelo Ogmo, e, não mais pelo sindicato laboral.

## **DA REQUISIÇÃO**

Alinhavado o conceito de Operador Portuário que responde pela requisição da mão de obra portuária de cada uma das categorias e cargos disponíveis para o trabalho oferecido, algumas exceções se tornaram sedimentadas por Súmulas e faço menção à que motivou a livre contratação de vigia portuário, em Terminal Privativo, sem passar pelo instituto da requisição (Súmula nº 309 do C. TST) isto quando a navegação é cabotagem ou de longo curso.

## **DA ESCALAÇÃO**

A nova sistemática da escalação se apresenta, no novo cenário portuário, por força da Lei 9.719/1988 que explicitou no artigo 5º o sistema de rodízio feito pelo Og-

mo responsável pela exatidão dos dados das listas. Não pode haver preterição do trabalhador regularmente registrado, e, simultaneidade na escalação. Caso compareça para efetuar o rodízio e não havendo trabalho para todos os postos disponíveis (não houver engajamento) mantém o direito de preferência. Esta forma traz, implicitamente, traços polêmicos entre a perda de poder das entidades sindicais e a obrigatoriedade da escolha pelo Ogmo, sem qualquer vinculação dos sindicatos, garantindo ao trabalhador o livre acesso ao trabalho oferecido. Os cadastrados podem concorrer à escala diária complementando a equipe dos trabalhadores avulsos que compõem o quadro dos registrados. Essa mesma hipótese pode ocorrer quando há o desinteresse dos trabalhadores portuários avulsos típicos, não só diante do trabalho que sabe ser desgastante ou porque o serviço a ser executado é nos porões de navios (“recheço”) ou pela baixa remuneração. A Convenção nº 137 da OIT, no artigo 3º, assenta que os registros serão estabelecidos e mantidos, em dia, para todas as categorias profissionais de portuários, na forma determinada pela legislação ou obedecida a prática nacional onde os portuários matriculados terão prioridade para a obtenção de trabalho. Por seu lado, a Recomendação nº 145 da OIT se tornou mais específica porque trata da proteção do trabalhador portuário em face da modernização dos portos. A recusa tem regramento próprio e se o TPA não comparecer para o trabalho para o qual fora escalado, seu nome passa, automaticamente, para o último lugar em cada uma das listagens. É permissível aparecer em determinada listagem, optando por outro serviço, em outro navio, porém, ele não pode recusar todos os postos oferecidos, salvo se já preenchidos. A vacância do cargo deve ser ocupada por quem estiver presente na escalação. A fiscalização cabe não só ao Ogmo, como aos próprios Operadores Portuários quanto à efetiva presença dos trabalhadores escalados, no local de trabalho, até porque só faz jus à remuneração aquele que, constando da escala diária, estiver em pleno serviço.

## **DA REMUNERAÇÃO**

A via coletiva foi eleita para determinar a remuneração paga, em quantia fixa, por período de trabalho (e não mais por produção, como antigamente). Diversa a situação quando é trabalhador cedido pelo Ogmo, em caráter permanente a um Operador Portuário quando, então, a quantia passa a ser fixa e mensal. O prazo de pagamento tem limite de 48 horas subsequentes ao término do serviço, salvo se outro for previsto, convencionalmente. O “ciclo” da remuneração inicia-se com a previsão de chegada do navio, com a anotação do período de estadia, a carga envolvida, salvo se outro prazo for disposto, convencionalmente.

## **DA ATUAÇÃO DO OGMO NO PAGAMENTO DOS DIREITOS TRABALHISTAS**

Em todos os portos brasileiros, os órgãos de gestão de mão-de-obra (Ogmo) foram implantados nos idos de 1996 e, atualmente, desempenham funções básicas, registrando que, em algumas regiões do País, de uma forma bastante satisfatória. Especificamente, no que se refere à remuneração, lhes cabe a obrigação de quitar os valores devidos pelo trabalho, e, para esse fim procede ao recebimento e atendimento das requisições de mão-de-obra dos trabalhadores portuários avulsos (TPA), elabora a folha de pagamento e, por fim, efetua o pagamento dos TPA. Faz o repasse dos valores recebidos dos Operadores Portuários, em 24 horas, aos trabalhadores portuários, após o término dos serviços prestados.

## DO CÁLCULO DA REMUNERAÇÃO

A chamada MMO (montante de mão de obra) é a base que servirá para a remuneração do trabalhador portuário avulso. É calculada tomando como parâmetro os seguintes fatores: “turno” (diurno ou noturno), tipo de paralisações, ocorrência de horas extras nos intervalos intra ou interturnos, tipo de carga, tonelagem, cubagem ou unidades, navio fundeado ou atracado, categoria envolvida, função desempenhada e trabalho em domingos e feriados. Esses valores podem ser previstos em Acordo ou Convenção Coletiva. Em caso de paralisação das operações, como ex., e se oriunda de culpa dos operadores portuários, por 5 horas, o TPA receberá essas horas, como extras; se houver extensão do trabalho, também receberá, como extras, desde que para o mesmo OP. Apurado o valor, abre-se a cota que é acrescida de 1/6 referente ao repouso semanal remunerado. De acordo com a função exercida, na equipe de trabalho (no turno) cada TPA receberá tantas cotas, uma ou mais, como chefe geral, chefe do porão, operador de máquina, etc. A contabilização dessa produção cabe ao Conferente de carga efetuando a confecção do tallie (talhe) de produção, repassando ao Operador Portuário que o envia ao Ogmo para processamento da folha de pagamento que ainda contém o valor das férias e gratificação natalina. Importante registrar: são feitas várias folhas de pagamento, ao longo do dia, porque cada uma é referente ao porão de determinado navio, em um determinado turno, de uma atividade portuária (estiva, conferência, etc.). *A divisão da folha, por porão, é importante porque cada um tem um terno (equipe) que realiza uma faina específica, com uma produtividade própria.* Quanto às férias, o cálculo é feito por 1/12 avos mais 1/3 e esse montante tem por base o MMO (montante de mão de obra) recolhido em conta vinculada individual aberta pelo Ogmo, até o dia 2 do mês subsequente ao turno do trabalho executado, salvo outro prazo convencional. Os saques pelos TPA deverão ser regulamentados, de acordo com a Lei 9.719/98, porém, o usual é o pagamento aos trabalhadores, logo após o repasse pelo OP ou tomador de mão de obra ao Ogmo. A gratificação natalina obedece ao percentual único de 1/12 do MMO (montante de mão de obra) e, tanto quanto as férias, dependem de regulamentação, em lei, e, é paga nas mesmas condições. O FGTS é recolhido sobre o MMO, a gratificação natalina, e a remuneração das férias, com a incidência de 8%. Cabe ao Auditor Fiscal do Trabalho o recolhimento de todas as folhas de pagamento de cada trabalhador, ao final do mês, para a conferência sobre o total do MOM apurado pelos serviços prestados. Sobre o montante final incidem as contribuições tributárias, sendo que as previdenciárias são progressivas (alíquotas de 8%, 9%, 11%); há o desconto de assistência sindical, de imposto de renda, e outros previstos em convenção ou acordo coletivo. Pelo lado dos Operadores Portuários, estes recolhem a contribuição previdenciária patronal, acidente de trabalho, Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e outros. As despesas do Ogmo são custeadas pelos Operadores Portuários e mais nenhum outro repasse é feito ao Ogmo às entidades sindicais.

## DA JORNADA DE TRABALHO

O funcionamento dos Portos Brasileiros, em regra, é de 24 horas divididas por “turnos” de trabalho de 6 horas. Os Operadores Portuários (ou tomadores de mão de obra) elaboram as requisições do número de trabalhadores necessários a cada operação de carga e descarga, junto ao Ogmo, respeitando a formação das equipes de trabalho que podem estar constituídas, através de Convenção Coletiva. Com a requisição, é efetuada a escalação dos TPA transformando o número em nome, por meio do rodízio, formando os chamados ternos. No Porto de Santos, o trabalho é das 7 às 13 horas, das 13 às 19 horas, das 19 à 01 hora e da 01 às 7 horas (24 horas), todos os dias da semana. Na escalação para os turnos, deve ser observado, obrigatoriamente, o intervalo de 11 ho-

ras consecutivas, entre duas jornadas de trabalho, salvo condições excepcionais, ou, dispositivos convencionais.

## DO ADICIONAL NOTURNO

A Orientação Jurisprudencial nº 60 da SDI-1 do C. TST sedimentou que

“Portuários. Hora noturna. Horas extras. (Lei nº 4.860/65, arts. 4º e 7º, § 5º). A hora noturna, no regime de trabalho no porto, compreendida entre dezenove horas e sete horas do dia seguinte, é de sessenta minutos”.

## DO ADICIONAL DE RISCO

O regramento ainda permanece na Lei 4.860/65, especificamente, no artigo 14, assentando que o pagamento do adicional de risco, para os portos organizados, é em percentual único de 40%. A legislação é obsoleta pelo avanço tecnológico nos portos atuais, onde há a presença de produtos não contemplados e que sugerem risco à saúde e à vida do trabalhador brasileiro. Não alcança as empresas que atuam, em regime de “Terminais Privativos” cujo adicional é o previsto na CLT. A proporcionalidade é obedecida só incidindo sobre o tempo efetivo, sob área de risco, e apenas para àqueles que prestam serviços, na área portuária. A referência é a Orientação Jurisprudencial nº 316 da SDI-1 do C. TST.

## DA PRESCRIÇÃO

Toda a operacionalidade do trabalho portuário traz uma complexidade que repercute no Direito do Trabalho e isto tem influência no momento de apontar qual a prescrição a ser aplicada. Na verdade, atendida a forma de escalação através de rodízio e observado o intervalo intra-jornada (11 horas previstas na Lei Portuária) certo é que os “turnos” são compostos para diversos navios, com diferentes operadores portuários, em um determinado período. Dessa forma, os fatos gerados por esse trabalho o fazem *contínuo* até porque prestado a diversos operadores portuários, indistintamente, repito. Essa especificidade do trabalho *versus* a igualdade constitucional alçou o trabalhador avulso ao nível de trabalhador comum, com vínculo empregatício, assegurando-lhe iguais direitos alinhavados no artigo 7º inciso XXXIV c/c XXIX, alíneas *a* e *b* da EC nº 28. Dentre eles, a prescrição adquiriu características polêmicas. Há correntes doutrinárias que centram o marco prescricional a partir:

1. *da data do encerramento do engajamento;*
2. *da baixa do registro no Ogm.*

A terminologia “engajamento” deve ser entendida como término dos serviços, em cada turno diário de trabalho, quando o trabalhador passa a ter direito, em sua folha de presença, aos valores devidos por todos os serviços executados, com as respectivas remunerações. A indagação que se formula é se a prescrição teria – para este trabalhador especial – um caráter punitivo, penalizador, ou, pelo contrário, permitir-lhe-ia um invocativo na defesa de seus direitos, *a tempo e hora certa*. Por certo que abraço a segunda hipótese, até porque – no caso do trabalho portuário – *a cada término de uma tarefa executada e sabedor do seu quantum creditório, o tempo passa a correr a seu favor, na*

*medida em que se deixar para um futuro quinquenal, certamente, será punido, porque - contra si - já existem vários Operadores Portuários dificultando-lhe o acesso à prova obrigatória, em Juízo.* Esse trabalhador deve, imediatamente, zelar pela sua remuneração e, se violada, buscar a reparação do direito legal ou convencional. *Reafirmo, por convicção, que o prazo prescricional inicia-se a cada término do serviço prestado.* Aos que defendem tese contrária - só após a baixa do registro no Ogmo - o biênio para buscar a reparação começaria a transcorrer dessa data. Creio que este entendimento esbarra em dois fatores inconvenientes:

1. a especificidade;

2. o acúmulo dos serviços. Ambos vão dificultar, sobremaneira, um perfeito controle, ao longo de toda a existência do trabalhador portuário para identificar *quantos, quais e a quem* os serviços foram prestados aos vários Operadores Portuários, no decorrer de sua jornada diária, e, que não foram corretamente quitados, a cada época própria. *A contemporaneidade no controle e fiscalização dos serviços versus não remuneração contempla a prescrição bienal como um instituto de defesa benéfico (e não como uma penalização) dos direitos trabalhistas.* Aliás, assim caminha a Jurisprudência dos nossos Tribunais Trabalhistas Regionais, com respaldo cauteloso do TST.

## **DA RESPONSABILIDADE PRINCIPAL**

O trabalhador avulso pode acionar, *exclusivamente*, o Ogmo, para postulação de seus direitos trabalhistas. *Inexiste litisconsórcio passivo necessário em relação ao Operador Portuário.*

## **DO TERMINAL PRIVATIVO E OS CONFLITOS TRABALHISTAS**

Nessa visão de Terminais Privativos - dentro e fora da área do porto organizado - os conflitos surgem em razão da contratação da mão de obra portuária avulsa. Se situados *fora da área do porto organizado*, podem contratar, livremente, a sua mão-de-obra, salvo se já utilizavam mão-de-obra avulsa, isto antes da vigência da Lei 8.630/1993. Nesta situação, estão obrigados a manter a proporcionalidade entre a mão-de-obra avulsa e os trabalhadores contratados pelo regime da CLT (artigo 56, parágrafo único da Lei 8.630/1993). Quando instalados, na área portuária, por evidente que a requisição, obrigatoriamente, passa pelo Ogmo.

## **DOS TERMINAIS PRIVATIVOS OU INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS**

Se as instalações arrendadas encontram-se dentro da área do porto organizado, são obrigadas a requisitar a mão de obra avulsa junto ao Ogmo. Podem contratar, com vinculação empregatícia, os trabalhadores portuários avulsos para o trabalho de capatazia. Outra situação, quando fora da área do porto organizado, esses Terminais Privativos buscam mão de obra fora do Ogmo para o trabalho portuário. A contratação é por prazo indeterminado, mas, deve capacitar o trabalhador na operação portuária. As normas coletivas a ele não se aplicam.

## **CONCLUSÃO**



Todo o modelo portuário nacional sofreu grandes alterações conjunturais e que clamam por uma melhor adaptação até pela diversidade geográfica dos Portos Brasileiros. Várias situações levam, forçosamente, a uma revisão legal, ainda que se reconheça que a modernidade alçou esse trabalho tão peculiar a degraus elevados, porém, com relações trabalhistas que ainda não nadam em mares calmos. Em um futuro próximo, o desafio será vencido, com forte mobilização de todos os agentes portuários, com adoção de medidas ousadas e à altura da posição que o Brasil ocupa no cenário portuário internacional.

## **BIBLIOGRAFIA**

Lei nº 9.719/1998:- “Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos e dá outras Providências”. Lei nº 8.630/1993 (DOU de 26.02.1993): – “Regime Jurídico de Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias e dá outras Providências”; “Comentários sobre a Lei de Modernização dos Portos”, Ano 1996, de Francisco Vicente Aloise Ferreira e José Francisco Paccillo; Lei nº 4.860/1965: –“Regime de trabalho nos portos organizados e dá outras Providências”; “Manual de Descrição e Especificação de Cargos da Cia. Docas do Estado de São Paulo - Codesp”; “Manual do Trabalho Portuário e Ementário”-Ed. 2001 do MTE.

---