

## OS SUJEITOS DAS RELAÇÕES DE TRABALHO AVULSO NOS PORTOS ORGANIZADOS

Luiz Carlos Gomes Godoi<sup>1</sup>

### 1. INTRODUÇÃO

Divisor de águas na disciplina jurídica das relações de trabalho nos portos, a Lei nº 8.630/93 claramente intentou introduzir uma nova metodologia nessas relações, até então dependente do intervencionismo estatal, substituindo-o pela autonomia coletiva. Assim, para que bem se possa compreender o alcance dessa autonomia dos grupos econômicos e profissionais, bem como a maneira do seu exercício, mister é identificá-los. Esse é o objetivo deste breve estudo, no qual, após traçarmos o cenário físico do desenvolvimento das relações de trabalho portuário avulso, examinamos os sujeitos nele envolvidos.

### 2. PORTO ORGANIZADO

A palavra “porto”, etimologicamente, significa “*pequena baía ou parte de grande extensão de água, protegida naturalmente ou artificialmente das ondas grandes e correntes fortes, que serve de abrigo e ancoradouro a navios, e está provida de facilidades de embarque e desembarque de passageiros e carga.*”<sup>2</sup>

Sendo os portos expressão da soberania nacional, a Constituição de 1891 já reservava à União, a competência para decretar direitos de entrada, saída e estadia de navios<sup>3</sup>, mas foi o Decreto nº 24.447, de 22/06/34, que inseriu no direito positivo o conceito de “portos organizados”<sup>4</sup>.

A Constituição de 1988 manteve a reserva, em favor da União, da exploração, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão dos portos marítimos, fluviais e lacustres.<sup>5</sup>

Pois bem, é das relações de trabalho desenvolvidas no porto organizado que, na definição da Lei nº 8.630/93, é “*o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.*”<sup>6</sup>, que trata este trabalho.

<sup>1</sup> Juiz do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. Mestre e Doutor pela Universidade de São Paulo – USP.

<sup>2</sup> SILVA, Adalberto Prado e. *Novo Dicionário Brasileiro Melhoramentos*. São Paulo: Melhoramentos, 3. ed., 1965.

<sup>3</sup> Artigo 7º, ítem 2º.

<sup>4</sup> Artigo 2º.

<sup>5</sup> Artigo 21, inciso XII, alínea “f”.

<sup>6</sup> Artigo 1º, parágrafo 1º, inciso I.

### 3. SUJEITOS

#### 3.1 DELIMITAÇÃO

Embora na atividade portuária vários entes e pessoas se envolvam e interajam, cingimo-nos a descrever os sujeitos da relação de trabalho avulso, a fim de realçar as suas peculiaridades. Tais são os Operadores Portuários, os Terminais de Uso Privativo, o Órgão de Gestão de Mão-de-Obra, os Trabalhadores Portuários Avulsos e as Entidades Sindicais.

#### 3.2 OPERADORES PORTUÁRIOS

##### 3.2.1 Definição

Para a Lei nº 8.630/93, operador portuário é “ a pessoa jurídica pr é-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado ”<sup>7</sup>, definição que mereceu a percuciente crítica de Catharino, porque no inciso que a antecede dispõe, em truísmo recíproco, que operação portuária é “ a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários ”<sup>8</sup>. Por isso, preferimos definir como operador portuário a pessoa jurídica que executa a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

##### 3.2.2 Personalidade Jurídica

Limita a lei o exercício dessa atividade à *pessoa jurídica*.

Assim, não pode fazê-lo a chamada “firma individual”, nem o consórcio que, nos termos da Lei de Sociedades por Ações, não tem personalidade jurídica, mas apenas natureza contratual.<sup>9</sup> E porque, seja qual for o fim perseguido, basta tenha personalidade jurídica, pode o operador constituir-se como *associação* ou *sociedade*, razão pela qual admite a Lei nº 8.630/93 possa fazê-lo a *cooperativa de trabalhadores portuários avulsos*.<sup>10</sup>

##### 3.2.3 Habilitação

A Lei nº 8.630/93, salvo quanto à Administração do Porto, exige a habilitação da pessoa jurídica, para que possa atuar como operador portuário, habilitação essa que é feita perante a Administração do Porto.

Entendemos que os titulares das instalações portuárias são qualificados como operadores portuários, para os efeitos das relações de trabalho, sendo, para esse fim, irrelevante tenha, ou não, o autorizatário ou delegado requerido ou obtido a sua habilitação.

##### 3.2.4 Atividades

Cabe ao operador portuário a execução da *movimentação e armazenagem de mercadorias* destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, o que se dá tanto a

---

<sup>7</sup> Artigo 1º, parágrafo 1º, inciso III.

<sup>8</sup> CATHARINO, José Martins. Ob. cit.: *O novo sistema portuário brasileiro*, p. 11.

<sup>9</sup> Artigo 278, parágrafo 1º.

<sup>10</sup> Artigo 17.

*bordo como em terra.*

E, conquanto não sejam reputadas operações portuárias, na definição da Lei n° 8.630/93<sup>11</sup> cabe, ainda, ao operador portuário prover os *serviços de vigilância e bloco*, a bordo, e de *transporte* de fora da área do porto até junto à embarcação e vice-versa, inclusive entre as dependências das instalações portuárias, quando não houver operação de carga e descarga de embarcação, serviços estes realizados *em terra*.

### 3.2.5 Dispensa de Atuação

A Lei n° 8.630/93<sup>12</sup> dispensa a atuação dos operadores portuários em determinadas operações, em razão de determinados critérios baseados no tipo, circunstâncias e finalidades das atividades.

### 3.2.6 Responsabilidade

Titular e responsável pela *direção e coordenação das operações que efetuar*, o operador portuário, além da *responsabilidade civil e comercial perante a Administração do Porto*, pelos danos causados às suas instalações e às que estejam sob seu uso ou guarda; responde *perante*:

- a) *os proprietários ou consignatários das mercadorias movimentadas*, pelas perdas e danos durante as operações;
- b) *o armador, pelas avarias na embarcação ou mercadoria transportada*;
- c) *o órgão gestor de mão-de-obra, pelas contribuições a ele devidas*;
- d) *os órgãos competentes, pelos tributos incidentes sobre o trabalho portuário*;
- e) *a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas ao controle da mesma, e*
- f) *o trabalhador portuário, pela remuneração e encargos pertinentes*.<sup>13</sup>

### 3.2.7 Relações de Trabalho

O operador portuário pode desenvolver suas atividades *utilizando empregados ou trabalhadores avulsos*, mas não temporários, nem trabalhadores arregimentados mediante locação de mão-de-obra.

*Para suprir as necessidades de mão-de-obra dos operadores*, a Lei n° 8.630/93 oferece a alternativa de a) *celebrar contrato, convenção ou acordo coletivo*<sup>14</sup>, ou b) *requisitá-la do órgão gestor* que está obrigado a constituir em cada porto organizado<sup>15</sup>, mas que só atuará na ausência de contratação coletiva.

A lei, com evidente vício burocrático, admite a “*cessão*”, pelo órgão gestor de mão-de-obra, *de trabalhador portuário avulso, a operador portuário*, em caráter permanente<sup>16</sup>.

Ora, se a “*cessão*” é feita em caráter permanente, significa que o trabalhador cedido perderá a condição de “*avulso*”, pois passará a trabalhar para uma única fonte de trabalho, por tempo indeterminado. Daí afirmamos que, em ocorrendo a *cessão* o traba-

<sup>11</sup> Artigo 1°, parágrafo 1°, inciso II.

<sup>12</sup> Artigo 8, parágrafo 1°.

<sup>13</sup> Artigos 11 e 12.

<sup>14</sup> Artigo 18, parágrafo único.

<sup>15</sup> Artigo 18.

<sup>16</sup> Artigo 21.

lhador, até então avulso, passa a ser empregado do operador portuário.

### 3.3 ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA (OGMO)

#### 3.3.1 Definição

A Lei nº 8.630/93 não define o órgão gestor de mão-de-obra, modelo importado - inclusive quanto à denominação e à sigla - do direito português onde, todavia, já não mais subsiste<sup>17</sup>.

Trata-se de um ente constituído pelos operadores portuários para administrar e fornecer mão-de-obra para as operações portuárias de capatazia, estiva, conferência e conserto de carga e descarga, vigilância de embarcações.<sup>18</sup> Atua, se em contrário não dispuser contrato, convenção, ou acordo coletivo, nos portos organizados e, quando necessário, nas instalações portuárias de uso privativo.<sup>19</sup>

#### 3.3.2 Natureza Jurídica

No direito português, de que descendem, eram considerados “ *peças colectivas de carácter associativo de direito privado, sem fins lucrativos*”<sup>20</sup>.

Entre nós, Catharino entende que é apenas órgão, sem personalidade jurídica, não sendo parte de relação jurídica<sup>21</sup>. Com o que não podemos concordar. Em primeiro lugar, não se trata de mero órgão, isto é, expressão jurídica de um ente. O Ogmo não exprime a vontade dos operadores portuários, mas é por estes constituído para fornecer-lhes mão-de-obra, como intermediário nas relações entre capital e trabalho, cujas funções não são mera delegação dos operadores, mas atribuições próprias de um ente com personalidade jurídica, tanto que constituída por “*estatuto ou contrato social*”<sup>22</sup>.

E, nada obstante a regra já referida, de que na lei não se presumem palavras inúteis, a expressão “*estatuto ou contrato social*” há de ser entendida como uma impropriedade da lei.

Com efeito, como já advertia Carlos Maximiliano,

*“se de um trecho se não colige sentido apreciável para o caso, ou transparece a evidência de que as palavras foram insertas por inadvertência ou engano, não se apega o julgador à letra morta, inclina-se para o que decorre do emprego de outros recursos aptos a dar o verdadeiro alcance da norma”*.<sup>23</sup>

Pois bem. O Ogmo é um ente constituído por operadores portuários, atividade esta cujo exercício é franqueado a qualquer interessado, mediante simples habilitação.

---

<sup>17</sup> Em Portugal, os Organismos de Gestão da Mão-de-Obra Portuária (OGMOP), criados por acordos entre entidades sindicais de trabalhadores e operadores portuários, foram transformados em “Empresas de Trabalho Portuário” pelo Decreto nº 280/93, de 13/08/93, em vigor desde 01/11/93 (Diário da República - I Série A, nº 189, de 13/08/93, p. 4324-4327) e ora em vias de revisão legislativa.

<sup>18</sup> Artigo 18.

<sup>19</sup> Artigo 18, parágrafo único.

<sup>20</sup> Artigo 34º, nº 2, do Decreto nº 151/90, de 15/05/90, vigente a partir de 01/03/90 (Diário da República - I Série, nº 111, de 15/05/90, p. 2237).

<sup>21</sup> CATHARINO, José Martins. Ob. cit.: *O novo sistema portuário brasileiro*, p. 14.

<sup>22</sup> Artigo 24, parágrafo 4º.

<sup>23</sup> SANTOS, Carlos Maximiliano Pereira dos. *Heremênutica e aplicação do Direito*. Rio: Freitas Bastos, 1957, p. 311.

Isso significa que a adesão é aberta à inscrição de um número indeterminado de pessoas jurídicas igualmente voltadas para os mesmos objetivos dos instituidores. E tais objetivos não podem se concretizar na partilha de vantagens econômicas, por isso que a Lei nº 8.630/93 dispõe que o ente é reputado de utilidade pública, não podendo ter fins lucrativos<sup>24</sup>. Além disso, porque constituído de número indeterminado de pessoas, não se qualifica como sociedade, eis que a única espécie desse modelo que pode ter um tal perfil é a sociedade anônima que, todavia, se caracteriza por seu objetivo lucrativo.

Tais características o identificam como *associação*. Ou seja, pessoa jurídica de direito privado.

Demais disso, entendemos que *o Ogmo é parte nas relações jurídicas de trabalho portuário*, não apenas por não se tratar de simples interveniente, que intermedeia o fornecimento de mão-de-obra, nem em razão da solidariedade passiva com os operadores portuários pela remuneração devida aos trabalhadores, mas *porque, nos limites do contrato, convenção ou acordo coletivo, exerce poder disciplinar autônomo sobre os trabalhadores, apurando e aplicando penalidades por transgressões às normas de trabalho*<sup>25</sup>.

Vale referir, ainda que, em se tratando de associação, é livre a filiação e a manutenção da condição de filia dos operadores portuários, que podem optar por não fazê-lo, como facultado no artigo 5º, inciso XX, da Constituição.

### 3.3.3 ESTRUTURA

As funções do Ogmo são exercidas por três Colegiados, sendo uma Diretoria Executiva, um Conselho de Supervisão e uma Comissão Paritária.

A *Diretoria Executiva*<sup>26</sup> é o ente, individualizado ou colegiado, incumbido da execução operacional das atividades do órgão. O *Conselho de Supervisão*<sup>27</sup> é o colegiado que exerce funções normativas e fiscais. A *Comissão Paritária*<sup>28</sup> é o colegiado incumbido de solução de conflitos.

### 3.3.4 Atividades

O Ogmo tem por *finalidade a administração do mercado de trabalho das operações portuárias incumbindo-lhe*, com expressa proibição de prestação de serviços a terceiros e de exercício de qualquer atividade não ligada à gestão de mão de obra, a *quantificação da mão-de-obra; a seleção, cadastramento e registro de trabalhadores; a identificação, treinamento e habilitação profissionais; o fornecimento de mão-de-obra*, inclusive cessão definitiva de trabalhadores avulsos, aos operadores portuários; *o cumprimento das normas sobre segurança, higiene e saúde no trabalho avulso; o controle da disciplina no trabalho*, inclusive aplicação de penalidades; e *a arrecadação e repasse aos trabalhadores, de remuneração e encargos devidos pelos operadores portuários*.

Em todas essas atividades, deverão ser observadas as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo.<sup>29</sup>

<sup>24</sup> Artigo 25.

<sup>25</sup> Artigo 19, inciso I.

<sup>26</sup> Artigo 24, “caput” e seus parágrafos 2º e 4º.

<sup>27</sup> Artigo 24, “caput” e seu parágrafo 1º.

<sup>28</sup> Artigos 23, “caput” e seu parágrafo 1º; 18, 19 e 21.

<sup>29</sup> Artigo 22.

### 3.3.5 Responsabilidade

Porque lhe cabe arrecadar e repassar os valores devidos pelos operadores portuários, a título de remuneração dos trabalhadores avulsos, o *Ogmo responde solidariamente* com aqueles.<sup>30</sup>

Para forrar-se desses efeitos, o *Ogmo pode exigir dos operadores portuários qualquer garantia*, de modo a assegurar o pagamento dos trabalhadores portuários avulsos.<sup>31</sup>

Nada obstante seja parte especial nas relações de trabalho, com atribuições de administração da mão-de-obra e de exercício do poder disciplinar, o *Ogmo não mantém com os trabalhadores vínculo em precatório*.<sup>32</sup> Por isso, não responde pelos prejuízos que os mesmos causarem aos tomadores de serviços e a terceiros.<sup>33</sup>

## 4. INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PRIVATIVO

### 4.1 IMPORTÂNCIA

Já se disse que

*“foi propósito do governo, com a Lei de Modernização Portuária (nº 8.630/93), substituir o monopólio da operação portuária, exercido pelas administrações e sindicatos, pela livre concorrência entre os operadores portuários da iniciativa privada, plantando, dessa forma, as sementes da redução do custo pela competição sadia entre os prestadores de serviço.”*<sup>34</sup>

Mas houve, também, quem ponderasse que

*“transferir simplesmente as responsabilidades de gestão e operação das mãos do Estado para as do capital privado não é garantia de que possamos alcançar a tão desejada eficiência para o sistema de transporte de carga. Afinal, hoje, 75% desse transporte já ocorre em portos privados, que são operados por grandes empresas no transporte de carga própria.”*<sup>35</sup>

O próprio Poder Executivo, para justificar a permissão legal de movimentação de cargas de terceiros em terminais privados sustentou, em informações destinadas a instruir Ação Direta de Inconstitucionalidade, que

*“tais instalações, no regime legal anterior, só podiam movimentar cargas próprias, ou seja, de propriedade do titular da instalação, com o que, inobstante no seu conjunto serem de titularidade de empresas privadas e movimentarem cerca de 70% do volume total em toneladas das cargas destinadas ou provenientes de transporte aquaviário,*

---

<sup>30</sup> Artigo 19, parágrafo 2º.

<sup>31</sup> Artigo 19, parágrafo 3º.

<sup>32</sup> Artigo 20.

<sup>33</sup> Artigo 19, parágrafo 1º.

<sup>34</sup> RIN, Paulo Antonio Dantas da. *Redução dos custos*. Jornal Folha de São Paulo. São Paulo : 05/10/96, Caderno 1, “Opinião”, p. 3.

<sup>35</sup> MARTINS, Jorge A.. *Não basta privatizar*. Jornal Folha de São Paulo. São Paulo : 05/10/96, Caderno 1, “Opinião”, p. 3

*funcionavam com baixa taxa de aproveitamento, particularmente no que concerne às cargas sazonais, como o são os granéis provenientes da produção agrícola.”<sup>36</sup>*

De que se pode avaliar a importância dessas instalações no contexto da atividade portuária brasileira, não sendo despropositado afirmar-se, afastada qualquer conotação axiológica, que a chamada “Lei dos Portos” é, sobretudo, a “Lei dos Terminais Privados” ou “Privativos”.

## 4.2 CONCEITO

Segundo a Lei n° 8.630/93, é a “*explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.*”<sup>37</sup>

Trata-se, pois, de uma utilidade constituída de aparelhos, máquinas, equipamentos e ou quaisquer outros bens, *destinada à guarda, carga e descarga de mercadorias* transportadas por via marítima, lacustre ou fluvial.

## 4.3 CLASSIFICAÇÃO

Considerar-se-á de *uso exclusivo*, quando destinada à movimentação de carga própria e de *uso misto*, quando incluir a movimentação de carga de terceiros.<sup>38</sup>

## 4.4 AUTORIZATÁRIO OU DELEGADO

Vimos como a lei, ao definir tais instalações, dispôs que *a sua exploração pressupõe personalidade jurídica do interessado*, o que afasta a possibilidade de atuação de pessoas físicas ou entes não personificados (v.g., condomínio).

*Mas cabe aqui perquirir, se essa pessoa jurídica, autorizada ou delegada, se enquadra, ou não, na categoria de operador portuário.*

Catharino afirma que “*o titular de terminal é operador portuário em amplo sentido*”<sup>39</sup>, o que não significa que lhe reconheça essa qualificação jurídica. Temos, porém que, em uma primeira aproximação, *a resposta a essa indagação dependerá do local onde esteja situado o terminal*, em relação à área do porto organizado.

É que a lei define como operador portuário “*a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado*”<sup>40</sup>. Assim, *se as instalações de uso privado estiverem situadas na área do porto organizado, o seu titular será qualificado como operador portuário* sujeito, portanto, a todas as responsabilidades e limitações que a lei comete a essa categoria empresarial.

Sucede que, ao admitir se estabeleçam como operadores portuários as cooperativas de trabalhadores avulsos, *a lei permite que explorem instalações portuárias,*

<sup>36</sup> Diário Oficial da União, Seção I, 27/10/93, p. 16.109.

<sup>37</sup> Artigo 1º, inciso V.

<sup>38</sup> Artigo 4º, parágrafo 2º, inciso II, alíneas “a” e “b”.

<sup>39</sup> CATHARINO, José Martins. Ob. cit.: O novo sistema portuário brasileiro, p. 24.

<sup>40</sup> Artigo 1º, inciso III.

*dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.*<sup>41</sup>

Ora, como obtempera Carlos Maximiliano, “quando duas disposições dimanam de um princípio comum, interpretam-se no mesmo sentido”<sup>42</sup>.

Pois, o princípio comum entre as normas que tratam das atividades das cooperativas de trabalhadores avulsos habilitadas como operadores portuários e dos titulares das instalações portuárias de uso privativo é o de que uns e outros dedicam-se à movimentação de carga. Logo, se as primeiras, para explorar instalações portuárias, dentro ou fora da área do porto, devem ser habilitadas como operadores portuários, o mesmo também se dá em relação aos segundos.

Daí concluímos que o autorizatário ou delegado que explore instalações portuárias de uso privativo se enquadra no conceito de operador portuário. Ao menos no que concerne às relações de trabalho, cujo regime jurídico foi, pela Lei n° 8.630/93, inteiramente revisado.

#### 4.5 FORMA DA RELAÇÃO JURÍDICA DE TRABALHO

No concernente à contratação da mão-de-obra para a prestação de serviços nos terminais privados, a Lei n° 8.630/93 estabeleceu regra da maior importância, não só pelo que expressamente dispõe, como também pelo que dela implicitamente decorre, “*verbis*”:

*“Art. 56. É facultada aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes. Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.”*

De logo, pondere-se que a livre contratação nos terminais privados não é novidade, pois já era permitida no regime legal anterior, como se verifica, v.g., do disposto no Decreto n° 83.611, de 25/06/79, que regulamentou o artigo 17, do Decreto-lei n° 5, de 04/04/66, “*verbis*”:

*“Art. 24. Nos terminais privados que, mediante autorização legal, disponham de pessoal de segurança próprio, não será requisitado o serviço de vigilância portuária.”*<sup>43</sup>

*E a legalidade dessa disposição foi reconhecida em mansa jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho.*

Mas, conquanto admissível a contratação de empregados por prazo indeterminado, tal deve observar as disposições dos instrumentos de contratação coletiva da categoria de que participe o titular das instalações, conforme a sua atividade (e não “categoria”, como equivocadamente refere a lei) econômica preponderante. Contratação essa que deverá ser feita com os sindicatos representativos das categorias dos trabalhadores

---

<sup>41</sup> Artigo 17.

<sup>42</sup> MAXIMILIANO, Carlos. *Hermenêutica e aplicação do Direito*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 6. ed., 1957, p. 328.

<sup>43</sup> Diário Oficial da União de 26/06/79.

*portuários*, posto que *diferenciadas* em relação à categoria profissional preponderante por bi-frontalidade.

Sem embargo da impropriedade de ensejar a participação, na negociação e na contratação, de entidades sindicais não afeitas à realidade do trabalho portuário, a referência a “categoria econômica preponderante” só se justifica em se tratando de instalações de uso misto, porque nas de uso exclusivo o autorizatário ou delegado nada mais desenvolve do que atividades-meio: a movimentação de sua própria carga.

Outrossim, impondo a contratação por prazo indeterminado, torna inadmissível a celebração de contrato de trabalho transitório em sentido estrito ou, na dicção do direito positivo, de contrato de prazo determinado<sup>44</sup>. Inclusive, pois, de contrato de experiência, espécie que é dessa modalidade de contrato<sup>45</sup>.

*E, se as instalações esti verem dentro da área do porto*, sendo considerado operador portuário, o autorizatário ou delegado não poder á contratar empreiteiros de mão-de-obra, nem trabalhadores temporários<sup>46</sup>.

Mais ainda, outra limitação à livre contratação de empregados por prazo indeterminado, por parte do autorizatário ou delegado, é a prioridade conferida aos portuários matriculados para a obtenção de trabalho, es tabelecida na Convenção n° 137, da OIT.<sup>47</sup>

À possível objeção de que tal não se aplicaria às instalações de uso privativo opõe-se, inicialmente, o argumento de que a Convenção não distingue o trabalho prestado em “porto organizado”, do executado em “terminal privado”. Em segundo lugar, suas disposições incidem, indistintamente, sobre quem quer que se já “portuário” e execute “trabalhos portuários”, como tais definidos na legislação e na prática nacionais.<sup>48</sup> E não será ocioso lembrar que, assim nesta, como naquela, “trabalhos portuários” são as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.<sup>49</sup>

Por isso, a contratação de empregados por tempo indeterminado deverá recair sobre trabalhadores portuários avulsos registrados.<sup>50</sup>

#### 4.6 TRABALHO AVULSO

A contratação de empregados por tempo indeterminado é, como vimos, uma faculdade dos titulares de instalações de uso privado. Vale dizer que, se assim o desejarem, poderão contratar trabalhadores avulsos para a execução dos serviços de movimentação e armazenagem de carga.

Nesse caso, por ser o terminal privado operador único, não atua o órgão gestor de mão-de-obra, devendo a negociação ser realizada com as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos.<sup>51</sup> Isto é, quando não houver atuação de ór-

<sup>44</sup> CLT, artigo 443, parágrafo 1°.

<sup>45</sup> CLT, artigo 443, parágrafo 2°, alínea “a”.

<sup>46</sup> Artigos 1°, inciso III e 45.

<sup>47</sup> Artigo 3°, n° 2.

<sup>48</sup> Artigo 1°, n°s. 1 e 2.

<sup>49</sup> Lei n° 8.630, artigo 57, parágrafo 3°, incisos I a VI.

<sup>50</sup> Lei n° 8.630/93, artigo 26, parágrafo único.

<sup>51</sup> CATHARINO, José Martins. Ob. cit.: *O novo sistema portuário brasileiro*, p. 24.

ção gestor na região.<sup>52</sup> Porque, em havendo, a este cabe administrar o fornecimento da mão-de-obra, selecionar, organizar e manter cadastro de trabalhadores habilitados ao desempenho daquelas atividades, assim como ceder trabalhador avulso em caráter permanente.<sup>53</sup>

Dá-nos razão o Decreto n° 1.886, de 29/04/96 que, ao dispor sobre a exclusividade de requisição de mão-de-obra aos órgãos de gestão, a partir de 02/05/96, salvo contratação coletiva em contrário, estabelece a aplicabilidade dessa norma aos autoritários ou delegados que explorem “*instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área dos portos organizados, ..., nos termos do parágrafo único do art. 56 da Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993*”.<sup>54</sup>

*A fortiori*, se as instalações estiverem na área do porto organizado pois, como demonstramos, nessa hipótese parece indiscutível que o autoritário ou delegado assume a qualidade de operador portuário, pelo que deve requisitar mão-de-obra do órgão-gestor.

#### 4.7 PROPORCIONALIDADE ENTRE EMPREGADOS E AVULSOS

*É também imposta pela lei a manutenção da proporcionalidade entre trabalhadores empregados e avulsos, nas instalações existentes ao tempo da promulgação da lei.*

*Tal proporcionalidade deve ser apurada não pelo número de trabalhadores avulsos utilizados na data da promulgação da lei, mas pelo quantitativo usualmente arrematado (ternos), segundo a convenção, acordo coletivo ou prática locais então vigentes.*

### 5. TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS

#### 5.1 DESREGULAMENTAÇÃO DAS PROFISSÕES

A Lei n° 8.630/93, com revogar toda a legislação que anteriormente regia o trabalho nos portos, desregulamentou as profissões até então detalhadamente organizadas.

Usa a expressão genérica “*trabalhador portuário avulso*”<sup>55</sup> para designar todo e qualquer prestador de serviços de capatazia, estiva, conferência e conserto de carga e descarga, vigilância de embarcações e bloco, regularmente registrado no Ogmio.

Essa técnica se harmoniza com o objetivo de habilitar a mão-de-obra para o desempenho de todas as atividades constitutivas do trabalho portuário, fazendo com que o trabalhador se torne polivalente<sup>56</sup>.

Nada obstante tratando-se, como se trata, de meta a ser alcançada a longo

---

<sup>52</sup> Lei n° 8.630/93, artigo 18, parágrafo único.

<sup>53</sup> Lei n° 8.630/93, artigos 18, inciso I; 22 e 27, inciso I.

<sup>54</sup> Artigo 1°, parágrafo 4°.

<sup>55</sup> Capítulo IV.

<sup>56</sup> Artigo 57, parágrafo 2°.

prazo a lei<sup>57</sup>, referindo-se embora a empregados e não a avulsos, reconhece a existência de trabalhadores de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações<sup>58</sup> os quais, junto com os trabalhadores em serviços de bloco, constituem as categorias profissionais que atuam nas operações portuárias.

## 5.2 CATEGORIAS PROFISSIONAIS

Resultado de longo processo de organização e de luta para o reconhecimento de direitos, são as seguintes as categorias profissionais de trabalhadores avulsos existentes nos portos brasileiros:

a) *Trabalhadores em Capatazia* - São os que trabalham na atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, 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.<sup>59</sup>

Trata-se de *atividade desenvolvida em terra* desde o cais, junto à embarcação atracada, até o local de armazenagem ou de entrega ao veículo transportador nas instalações portuárias e vice-versa, assim como nos locais destinados, nas instalações portuárias, para a guarda e depósito de mercadorias destinadas ou provenientes de embarcações.

Releva pontuar que a lei só considera atividade de capatazia a desenvolvida nas instalações de uso público.

b) *Estivadores* - São os que atuam na atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo.<sup>60</sup>

Como se verifica, *essa atividade se realiza exclusivamente a bordo das embarcações*.

c) *Conferentes de Carga e Descarga* - São os trabalhadores que executam a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos nas operações de carregamento e descarga de embarcações.<sup>61</sup>

O trabalho do conferente *se desenvolve tanto a bordo como em terra*, embora preponderantemente nas proximidades das embarcações.

d) *Consertadores de Carga e Descarga* - São os trabalhadores que executam o reparo e a restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição.<sup>62</sup>

Tal como ocorre com o conferente, o trabalho do consertador *se desenvolve*

<sup>57</sup> Artigo 57, "caput".

<sup>58</sup> Artigo 26, parágrafo único.

<sup>59</sup> Artigo 57, parágrafo 3º, inciso I.

<sup>60</sup> Artigo 57, parágrafo 3º, inciso II.

<sup>61</sup> Artigo 57, parágrafo 3º, inciso III.

<sup>62</sup> Artigo 57, parágrafo 3º, inciso IV.

*tanto a bordo como em terra*, embora preponderantemente nas proximidades das embarcações.

e) *Vigias Portuários ou Vigias de Embarcações* - São os trabalhadores que desenvolvem a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portais, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação.<sup>63</sup>

Como se verifica, *trata-se de atividade desenvolvida a bordo*, objetivando a segurança e integridade da embarcação e das mercadorias, mas apenas indiretamente relacionada com as operações de carga e descarga.

f) *Trabalhadores em Serviços de Bloco* - São os trabalhadores incumbidos da atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.<sup>64</sup>

Por óbvio, *se realiza a bordo* e não tem qualquer relação com as operações de carga e descarga.

## 6. EMPREGADOS

Conquanto refuja ao âmbito deste estudo, a figura do empregado merece referida, por isso que pode ser utilizado, lado a lado com o avulso, nas operações portuárias, não apenas nos terminais privativos, como facultado na Lei n.º 8.630/93, mas também nas dependências situadas na área do porto organizado.

Releva, porém, notar que tais empregados devem ser contratados diretamente pelos operadores portuários, visto como aquele diploma não admite a locação de mão-de-obra.<sup>65</sup>

De qualquer forma, *quando necessária a admissão de empregados, na área do porto organizado, os operadores portuários só poderão fazê-lo dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados* pelo órgão de gestão de mão-de-obra, salvo para os serviços de capatazia e bloco<sup>66</sup>, exclusividade essa contraditória com os objetivos anti-monopolistas da lei.

Tal limitação a Lei n.º 8.630/93 não impõe expressamente aos titulares de instalações portuárias de uso privativo, que ficam sujeitos apenas às condições estabelecidas nos instrumentos de contratação coletiva, formalizados com as entidades representantes da categoria profissional relacionada com a sua atividade econômica preponderante.<sup>67</sup> Entrementes, pela aplicação das disposições da Convenção n.º 137 - prioridade para a obtenção de trabalho concedida aos trabalhadores portuários matriculados, indistinção do local da prestação de serviços (porto organizado ou terminais privativos) e conceito de "portuários" e "trabalhos portuários" - colhe-se que esse silêncio não é um silêncio de exclusão.

---

<sup>63</sup> Artigo 57, parágrafo 3º, inciso V.

<sup>64</sup> Artigo 57, parágrafo 3º, inciso VI.

<sup>65</sup> Artigo 45.

<sup>66</sup> Artigo 26, parágrafo único.

<sup>67</sup> Artigo 56.

## 7. ENTIDADES SINDICAIS

### 7.1 PAPEL NAS RELAÇÕES DE TRABALHO

Mostramos que, na exposição de motivos do Projeto enviado ao Congresso e que resultou na Lei n.º 8.630/93, o Poder Executivo considerava indispensável, para alcançar os objetivos de modernização dos portos, afastar qualquer interferência dos sindicatos de trabalhadores na execução dos serviços portuários. Tal era uma preocupação de natureza política, já que a legislação até então vigente cometia aos Sindicatos a prerrogativa de distribuição do serviço entre os trabalhadores o que, ao mesmo tempo em que possibilitava o equitativo acesso ao trabalho, limitava o controle dos tomadores sobre a mão-de-obra. Daí a substituição do sistema de requisição de trabalhadores às entidades sindicais das respectivas categorias, pelo Ogmo.

Entrementes, com limitar a atuação das entidades sindicais à negociação e à contratação coletiva no estabelecimento das condições de trabalho, o novo regime acabou por realçar a importância da sua participação na construção do modelo de relações do trabalho, para cujo equilíbrio são atores insubstituíveis.

Essa atuação se concretiza através de contrato, convenção ou acordo coletivo, onde devem ser regulados a gestão da mão-de-obra e as condições de trabalho, como a seguir se demonstra nos diversos planos em que poderá ser desenvolvida, quais sejam:

### 7.2 GESTÃO DA MÃO-DE-OBRA

Cabe às entidades sindicais participar da gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso, em duas situações alternativas:

a) *Sem interveniência do Ogmo* - Dispõe a Lei n.º 8.630/93 que, em sendo celebrado contrato, convenção ou acordo coletivo, será dispensável a intervenção do Ogmo nas relações de trabalho<sup>68</sup>, operando-se a gestão de acordo com as normas dispostas naqueles instrumentos<sup>69</sup>.

É bem verdade que disposição transitória estipulou o prazo de 90 dias para a concretização da contratação coletiva com esse objetivo, findos os quais deveriam ser criados Ogmos locais, exercidas as suas atribuições pelas respectivas Administrações de Porto até a sua criação.<sup>70</sup>

Mas, nada obsta que, uma vez criado o Ogmo, possam as entidades representativas dos trabalhadores e dos tomadores de serviços celebrar qualquer dessas modalidades de contrato normativo.

E, dado que a lei se refere também ao acordo coletivo, considerando-se que as empresas não são obrigadas a se associarem ao Ogmo ou a nele permanecerem ( *retro*, 3.2.2), nada impede pactuem com os sindicatos a não interveniência deste, ainda que dele sejam associadas.

b) *Com interveniência do Ogmo* - Ainda que haja interveniência do Ogmo nas relações de

<sup>68</sup> Artigo 18, parágrafo único.

<sup>69</sup> Artigo 22.

<sup>70</sup> Artigos 47 e 49.

trabalho, a contratação coletiva é admissível, com objetivos genéricos e específicos:

*b1) Normas coletivas genéricas* - Os sindicatos de trabalhadores poderão pactuar com os tomadores de serviços ou seus sindicatos, conforme se trate de contrato, convenção ou acordo coletivo, as normas que regerão a gestão do trabalho portuário avulso, a serem observadas, não só pelos interessados, como também pelo Ogmio.<sup>71</sup>

*b2) Normas coletivas específicas* - Além disso, podem os atores sociais estabelecer normas específicas para a seleção e o registro dos trabalhadores avulsos, a serem observadas pelo Ogmio.<sup>72</sup>

### 7.3 ESTIPULAÇÃO DE CONDIÇÕES DE TRABALHO

Coerentemente com o seu perfil de modernidade, a Lei não o dispõe sobre condições de trabalho, cometendo aos interessados - trabalhadores e operadores portuários - a iniciativa de estipulá-las, mediante contrato, convenção ou acordo coletivo.

O âmbito de atuação normativa das partes é quase ilimitado, nada obstante haja expressa referência à fixação da remuneração, à discriminação das funções a serem exercidas e à composição de ternos (equipes) de trabalhadores utilizados nas operações.<sup>73</sup>

Excetua-se dessa ampla autonomia coletiva a fixação do horário e da duração da jornada de trabalho no cais de uso público, que incumbem à Administração do Porto.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Artigo 22.

<sup>72</sup> Artigo 28.

<sup>73</sup> Artigo 29.

<sup>74</sup> Artigo 33, parágrafo 1º, inciso XV.