

MANUAL
DO TRABALHO
PORTUÁRIO
E EMENTÁRIO

Edição 2001

© 2001 – Ministério do Trabalho e Emprego – MTE

É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte.

Tiragem: 4.000 exemplares

Edição e Distribuição: Secretaria de Inspeção do Trabalho – SIT

Esplanada dos Ministérios, Bloco F, sala 171, Anexo, Ala
B, 1º andar

Brasília/DF – CEP: 70059-900

Tel.: (0xx61) 224-7312/226-1997

Fax: (0xx61) 226-9353

Impresso no Brasil/*Printed in Brazil*

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação – CIP
Biblioteca. Seção de Processos Técnicos – MTE**

M294 Manual do trabalho portuário e ementário. – Brasília : MTE,
SIT, 2001.

152 p.

Contém glossário dos principais termos portuários em inglês.

1. Trabalho marítimo, inspeção, Brasil. 2. Segurança do trabalho, Brasil. 3. Saúde ocupacional, Brasil. I. Brasil. Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). II. Brasil. Secretaria de Inspeção do Trabalho (SIT).

CDD – 341.65185

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	05
PRINCÍPIOS DO TRABALHO PORTUÁRIO	07
INTRODUÇÃO	09
PORTO	14
TRABALHO PORTUÁRIO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA	19
O TRABALHADOR PORTUÁRIO	27
OPERACIONALIDADE DO TRABALHO PORTUÁRIO	31
As Regras para Inscrição no Registro e Cadastro dos Trabalhadores	
PORTUÁRIOS À ÉPOCA DA LEI Nº 8.630/93	39
A INSPEÇÃO DO TRABALHO NOS PORTOS	42
ROTINA DE FISCALIZAÇÃO EM NAVIO	44
PRINCIPAIS INFRAÇÕES ENCONTRADAS NOS PORTOS	46
NORMA DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO	53
RESUMO DAS NOTAS TÉCNICAS E ENTENDIMENTOS EMITIDOS PARA A INSPEÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO	54
LEGISLAÇÃO	59
EMENTÁRIO	129
GLOSSÁRIO	143

APRESENTAÇÃO

Este manual vem suprir a necessidade de uma orientação detalhada e minuciosa para a fiscalização do trabalho portuário, área tão específica e diferenciada, em que os Auditores-Fiscais do Trabalho têm se defrontado com a necessidade de implantar a Lei de Modernização dos Portos, muitas vezes ainda não completamente assimilada pelos atores sociais envolvidos.

Como exposto neste manual, o papel do Auditor-Fiscal do Trabalho nos portos é a busca do cumprimento da nova legislação trabalhista portuária tanto pelos empresários quanto pelos trabalhadores portuários, no interesse de toda a sociedade brasileira, bem como a promoção do entendimento e da negociação entre as partes, como forma de solução autônoma dos conflitos, participando, quando necessário, em mediações, objetivando viabilizar os acordos e convenções coletivas, sempre orientando quanto aos mandamentos legais.

Considerando a ausência de estudos sobre esse tema, e para fortalecer o combate às irregularidades, uniformizando os procedimentos de seus agentes, a Secretaria de Inspeção do Trabalho (SIT) elaborou este Manual, que visa a proporcionar um entendimento adequado da matéria e uma rotineira fonte de consultas, também atendendo a uma das metas do Plano Integrado de Modernização dos Portos (PIMOP).

Agradecemos à equipe que o elaborou, com dedicação e conhecimentos dos Auditores-Fiscais do Trabalho: Cláudio Guimarães Filho (DRT/PE), José Emílio Magro (DRT/ES), Paulo Sérgio de Almeida (DRT/RJ), Renato Barbedo Futuro (DRT/RS) e Sérgio Luiz André Bambino (DRT/RJ), coordenados pelo Auditor-Fiscal do Trabalho José Luiz Linhares, responsável pela Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, que demonstra um enorme entusiasmo e percepção da importância da modernização das relações de trabalho nos portos para o nosso País. Conseguimos consolidar neste Manual as informações necessárias para o aprimoramento de nossa ação fiscal.

Brasília, 7 de junho de 2000

VERA OLÍMPIA GONÇALVES

Secretária de Inspeção do Trabalho

PRINCÍPIOS DO TRABALHO PORTUÁRIO

PRINCÍPIO NEGOCIAL

Decorre dos arts. 22, 28 e 29 da Lei nº 8.630/93, que delega aos representantes patronais e laborais, pela negociação, a normatização dos aspectos inerentes ao trabalho portuário avulso. Assim sendo, onde não houver violação aos comandos legais revestidos de interesse público, as partes poderão livremente estabelecer as condições de trabalho mais adequadas a cada localidade por meio de convenções coletivas de trabalho. Note-se que, em que pese a força deste princípio, as convenções coletivas de trabalho não têm o condão de retirar prerrogativas dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMOs), que são entidades revestidas de interesse público.

PRINCÍPIO PUBLICISTA

Esse princípio decorre e opõe-se ao anterior, isso é, as partes são livres para negociar até o limite do interesse público, a maior parte das vezes representado pela escalação obrigatória pelo OGMO e implementação da norma de segurança portuária (NR-29).

PRINCÍPIO DA RESTRIÇÃO DO TRABALHO

Representa a vedação à execução de serviços portuários por trabalhador não integrante do sistema. Esse princípio está insculpido na Lei nº 8.630/93 e emana ainda da Convenção nº 137 da OIT, inserida no ordenamento justralhista brasileiro pelo Decreto nº 1.574/95. Decorre da necessidade de assegurar a qualificação do trabalhador portuário e da possibilidade de minorar os efeitos da maior precariedade do trabalho avulso, tendo em vista que não há segurança de um rendimento mínimo ao final de cada mês.

PRINCÍPIO DA EQÜIDADE

É uma espécie de isonomia entre os trabalhadores portuários. Todos devem ter o mesmo tratamento no acesso ao trabalho, aos cursos, à promoção ao registro e à execução de seu trabalho.

PRINCÍPIO DA MULTIFUNCIONALIDADE

Está previsto no art. 57 da Lei nº 8.630/93. Propugna que atividades ou tarefas que requeiram a mesma qualificação poderão ser realizadas pelos trabalhadores habilitados, independentemente da categoria profissional a que pertençam. A multifuncionalidade deverá ser implementada de forma negocial pelas convenções coletivas de trabalho.

PRINCÍPIO DA MODERNIZAÇÃO

Este princípio na verdade sinaliza para o novo marco legal que representa a Lei nº 8.630/93, muitas vezes denominada Lei da Modernização dos Portos, vez que há uma ruptura com o sistema legal anterior, caracterizado pelo intervencionismo estatal e pelo monopólio dos sindicatos na intermediação da mão-de-obra avulsa.

INTRODUÇÃO

HISTÓRICO

O trabalho de carga e descarga em embarcações mercantes remonta à antiguidade, vez que o transporte aquaviário foi o primeiro a ser utilizado comercialmente pela humanidade. Via de conseqüência, as corporações de carregadores são centenárias.

Entretanto, somente com a criação das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), em 1933, o Estado interveio nas relações de trabalho portuário a fim de disciplinar a prestação de serviços respectiva, conforme nova política trabalhista instaurada.

As principais atribuições das DTMs, que foram extintas em 1989, eram:

- © organizar a matrícula dos trabalhadores portuários avulsos;
- © orientar e opinar sobre o trabalho portuário;
- © fiscalizar o trabalho portuário e a escala rodiziária nas entidades estivadoras e sindicatos;
- © quantificar o número de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) necessários;
- © impor penalidades aos TPAs;
- © efetuar mediação nos conflitos tendo, inclusive, poder normatizador.

Tais atribuições eram exercidas pelos Conselhos das DTMs que eram integrados por representantes do Ministério do Trabalho, Ministério dos Transportes, Ministério da Agricultura, Ministério da Fazenda, empregadores e trabalhadores. Os Conselhos das DTMs eram presididos pelos Capitães dos Portos (Ministério da Marinha), embora as DTMs fossem integrantes da estrutura do Ministério do Trabalho. Posteriormente, tais Conselhos foram denominados Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo (CRTM), tendo sido criado o Conselho Superior do Trabalho Marítimo (CSTM) como última instância recursal das decisões dos Conselhos Regionais.

Com a promulgação da CLT em 1943, duas seções (as de nº VIII e IX do Capítulo I do Título IV) foram destinadas ao trabalho portuário avulso, consolidando o processo de normatização e intervenção estatal das relações de trabalho nos portos.

Originalmente, marítimos e portuários eram profissões conexas. Tanto é que as matrículas de ambos eram mantidas pelas Capitânicas dos Portos, sendo a fixação

das taxas e salários e a composição dos ternos, com a concordância do CSTM, feitas pela Comissão de Marinha Mercante (CMM), criada em 1941.

Nas décadas de 60 e 70, com a instauração do novo regime, a área do porto organizado foi reputada de segurança nacional e a regulamentação estatal intensificou-se, tendo havido, inclusive, a designação de interventores para os sindicatos. Foi o auge do poder das DTMs, que, nessa época, podiam solicitar apoio da Capitania dos Portos nas fiscalizações. Ainda nesse período, a Guarda Portuária era vinculada ao Capitão dos Portos (Delegado da DTM). É ainda dessa época a instituição dos atos atentatórios à Segurança Nacional, com a possibilidade de afastamento dos trabalhadores envolvidos para investigação. De outro lado, conquistas dos trabalhadores com vínculo empregatício foram asseguradas aos trabalhadores avulsos como férias remuneradas (1966), décimo terceiro salário (1968) e repouso semanal remunerado (1976); além de conquistas específicas como a obrigação dos vigias portuários em navios de longo curso (1968) e a regulamentação do trabalho de bloco (1968).

Em 1966, pelo Decreto-Lei nº 5, houve tentativa de unificar as atividades de estiva e capatazia, sendo criada a categoria dos operadores de carga e descarga, em brião da multifuncionalidade, mas nunca implementada.

Em 1969, é criada a Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM), sendo-lhe atribuídas as funções da extinta CMM. Em 1984, a SUNAMAM edita a Resolução nº 8.179, que regulamenta a remuneração e a composição das equipes de trabalho. Tal dispositivo continua sendo aplicado em alguns portos como norma costumeira até os dias atuais, ainda que aquele órgão tenha sido extinto.

Naquela época, as funções de direção e chefia das equipes eram de livre escolha da entidade estivadora, mediante rodízio específico: conferente-chefe, conferente-ajudante, consertador-chefe, conferente-geral, contramestre de porão (Decreto nº 59.832/66, que regulamentou o Decreto-Lei nº 5/66, posteriormente pela Lei nº 6.914, de 2 de julho de 1981, revogado pela Lei nº 8.630/93).

Em 1975, é criada a PORTOBRÁS, sendo extinto o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (Ministério dos Transportes, antigo Ministério da Viação e Obras Públicas), com a missão de administrar e explorar os portos, sendo tal medida coerente com a política de descentralização administrativa, iniciada com o Decreto-Lei nº 200/67, que autorizava a PORTOBRÁS constituir subsidiárias (as CIAs Docas em todos os portos brasileiros).

Em 1985, pelo Decreto nº 90.927, o poder público, por meio da DTM, passa a controlar a assiduidade no rodízio dos trabalhadores portuários avulsos, exigindo-se freqüência para permanecer no sistema.

Em 1988, com a nova ordem jurídica, o Estado afasta-se em caráter definitivo dos sindicatos. Os principais mecanismos de regulamentação estatal do trabalho portuário são desativados, não sendo substituídos por outras normas reguladoras, ocasionando descontrole desta importante atividade para a economia do País.

Com a extinção das DTMs em 1989, as DRTs deveriam continuar com as incumbências daquelas. Houve, entretanto, solução de continuidade na participação do Ministério do Trabalho e Emprego na maioria dos portos. Os principais reflexos gerados foram a ausência de fiscalização do trabalho nos portos, o descontrole estatal do trabalho (os sindicatos passaram a escalar para o trabalho tanto trabalhadores com matrícula na DTM quanto trabalhadores sem matrícula, mas integrantes do seu quadro social), a paralisação da promoção dos candidatos (força supletiva com matrícula na DTM) a efetivos, o incremento desmesurado do total de trabalhadores avulsos nos portos e a perda do poder disciplinar.

Em 1993, com a política de modernização dos portos instituída pela Lei nº 8.630/93, inicia-se nova fase nos portos brasileiros. O novo modelo enfatizou a negociação coletiva no setor portuário, fortalecendo os sindicatos, mas descartou o caráter administrativo da intermediação da mão-de-obra avulsa exercido pelos sindicatos obreiros. É, então, criada a figura do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) nos portos organizados, como sucedâneo da extinta DTM no controle da matrícula dos portuários, na aplicação de penalidades e na quantificação do número de trabalhadores necessário, bem como na função de administrar e fornecer a mão-de-obra portuária avulsa, controlando o rodízio, efetuando a remuneração, recolhendo os encargos e zelando pelo cumprimento das normas de segurança e saúde. Tal órgão possui um conselho de supervisão integrado por empresários e trabalhadores.

Entretanto, os OGMOs, nas suas composições e atribuições, seriam, pela própria evolução da relação entre capital e trabalho nos portos, de difícil implementação – uma vez que é retirado do Estado o ônus político do “enxugamento trabalhista” nos portos, deixando ao empresariado esse encargo. Foi natural que decorridos dois anos (1995) nenhum OGMO operasse conforme a lei. Nesse ano, o governo, sentindo que precisava agilizar o processo, edita o Decreto nº 1.467, criando o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO), integrado pelos Ministérios do Trabalho; Fazenda; Transportes; Indústria e Comércio; e Marinha, vinculado à Câmara de Políticas de Infra-Estrutura da Casa Civil da Presidência da República, com a atribuição de coordenar os diversos setores envolvidos, fazer o efetivo funcionamento dos OGMOs e Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e implementar a modernização dos portos brasileiros. Nesse mesmo ano é promulgada a Convenção nº 137 da OIT referente às Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Processamento de Carga nos Portos (Decreto nº 1.574/95) reforçando os objetivos delineados na nova lei de modernização dos portos.

Ainda em 1995, é editado o Decreto nº 1.596 instituindo as Comissões de Levantamento Local (CLL) vinculadas a uma Comissão Nacional, visando a quantificar o número de trabalhadores portuários em atividade para posterior inscrição no registro e no cadastro dos OGMOs.

Em abril de 1996, é editado o Decreto nº 1.886, tendo por finalidade a regulamentação do acesso dos trabalhadores nos portos organizados e o retorno da inspeção do trabalho na verificação das condições gerais do trabalho portuário.

É criado, pela Portaria nº 1.115/96, o Grupo Especial de Fiscalização Móvel do Trabalho Portuário, destinado a fiscalizar as ações dos OGMOs, operadores portuários e tomadores de mão-de-obra em geral, visando à implementação da Lei nº 8.630/93.

Essa estratégia consolidar-se-ia com a edição da Medida Provisória nº 1.575, de 4 de junho de 1997, e sucessivas reedições, transformada, por fim, na Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, que comina penas para os infratores das condutas trabalhistas tipificadas e enfatiza a escalação obrigatória pelos OGMOs.

Em 13 de julho de 1999, pela Instrução Normativa Intersecretarial nº 14 (SEFIT/SSST), foram criadas a coordenação especial de inspeção do trabalho portuário e aquaviário e as coordenações regionais de inspeção do trabalho portuário e aquaviário, consolidando-se a inspeção do trabalho portuário e incorporando a inspeção do trabalho aquaviário (marítimos, fluviários, pescadores, mergulhadores e trabalhadores em plataformas marítimas).

MISSÃO DA INSPEÇÃO DO TRABALHO NOS PORTOS

Para o Auditor-Fiscal do Trabalho que nunca atuou no porto, o papel dessa fiscalização é bastante diferenciado.

Esqueça-se a figura do fiscal como anteparo entre o patrão e o empregado para a defesa deste em vista daquele, o fiscal protetor, quase paternalista. A implementação da legislação inovadora ilegítima antigos privilégios e benefícios de pequenos grupos, tanto do lado patronal quanto dos trabalhadores, que obviamente reagem à aplicação da lei.

A especificidade da Inspeção do Trabalho nos portos deve-se, de um lado, à natureza do trabalho avulso, cujo vínculo se dá entre o trabalhador e diversos tomadores de mão-de-obra; e, de outro, ao gargalo logístico representado pelo porto, gerando uma situação, por vezes, mais favorável aos sindicatos laborais, pois a paralisação em uma operação portuária, mesmo que breve, gera vultoso prejuízo aos responsáveis pela carga e, principalmente, à sociedade como um todo, pelo relevo que a movimentação de mercadorias nos portos representa para as economias local, regional e nacional.

O papel do Auditor-Fiscal do Trabalho nos portos é a busca do cumprimento da nova legislação trabalhista portuária, tanto pelos empresários quanto pelos trabalhadores portuários, no interesse de toda a sociedade brasileira, bem como a promoção do entendimento e da negociação entre as partes, como forma de solução autônoma dos conflitos, participando, quando necessário, em mediações, objetivando viabilizar os acordos e convenções coletivas, sempre orientando quanto aos mandamentos legais.

PORTO

Em sentido amplo, porto é uma pequena baía ou parte de grande extensão de água, protegida natural 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. Mais amplamente, ainda, é qualquer lugar de abrigo, de refúgio ou de descanso.

PORTO ORGANIZADO

É o porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias¹ estejam sob a circunscrição de uma autoridade portuária. Os portos não enquadrados nessa situação são ditos “não organizados”, não sendo as suas atividades reguladas pelo presente ordenamento. Os portos “não organizados” são geralmente pequenos e pouco movimentados, sem administração, resumindo-se, na maioria das vezes, a um pequeno cais para recebimento de mercadorias.²

ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

É a área compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros³, docas⁴, cais⁵, pontes e píer de atracação⁶ e acostagem⁷, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção

¹ Operação portuária: movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operador portuário.

² Mercadoria: todo bem destinado ao comércio.

³ Ancoradouro: local onde a embarcação lança âncora. Também chamado fundeadouro. É o local previamente aprovado e regulamentado pela autoridade marítima.

⁴ Docas: parte de um porto de mar ladeada de muros ou cais, em que as embarcações tomam ou deixam carga.

⁵ Cais: plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias.

⁶ Pontes e Píer de Atracação: Ponte: construção erigida sobre o mar servindo à ligação com um cais avançado, a fim de permitir a acostagem de embarcações para carga ou descarga e a passagem de pessoas e veículos; Píer: parte do cais que avança sobre o mar em linha reta ou em L; Atracação: operação de fixação do navio ao cais.

⁷ Acostagem: ato de acostar um navio (aproximar, arrimar, encostar, pôr junto de: uma lancha acostou ao navio).

e acesso aquaviário ao porto, tais como guias-correntes⁸, quebra-mares⁹, eclusas¹⁰, canais¹¹, bacias de evolução¹² e áreas de fundeio¹³ que devam ser mantidas pela administração do porto. A área do porto organizado é definida em portaria do Ministério dos Transportes.

MODALIDADES DE EXPLORAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O sistema portuário brasileiro opera mediante duas modalidades de exploração das instalações: uso público e uso privativo. As de uso público estão sempre dentro da área do porto organizado, podendo as de uso privativo situarem-se também fora da área do porto organizado. Ambas as modalidades de exploração poderão ser realizadas por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente habilitada na movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Na exploração de uso privativo, o particular detém maior autonomia no uso da instalação, observado o disposto no contrato de arrendamento celebrado com a administração portuária, sendo comumente chamada de terminal privativo.

A instalação portuária privativa pode ser de uso exclusivo, para movimentação somente de carga própria, ou de uso misto, para movimentação de carga própria e de terceiros. Pode-se dizer que essa é uma das inovações da Lei n.º 8.630/93, havendo a tendência, a partir das privatizações, de que muitas áreas do porto organizado se tornem terminais privativos.

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

É composta, em nível superior, pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e pela Administração Portuária propriamente dita.

⁸ Guias-correntes: estrutura destinada a desviar a corrente de um rio ou de um estuário, de modo que provoque o aprofundamento do canal pelo aumento da força da corrente.

⁹ Quebra-mares: construção que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes, defendendo as embarcações que se recolhem num porto, baía ou outro ponto da costa. O quebra-mar se diferencia do molhe por não possuir ligação com a terra, enquanto que este sempre parte de um ponto em terra.

¹⁰ Eclusas: repartimento em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível de água a outro, a fim de facilitar-lhes ou mesmo possibilitar-lhes o acesso a determinados lugares.

¹¹ Canal: ou canal de acesso, é o que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até as instalações de acostagem e vice-versa.

¹² Bacia de evolução: área fronteira às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no porto.

¹³ Área de fundeio: o mesmo que ancoradouro ou fundeadouro.

Anteriormente cabia à Empresa de Portos do Brasil SA (Portobrás), a implantação e a fiscalização da política portuária, assim como o controle e a supervisão técnica, administrativa, econômica e financeira sobre os portos brasileiros. Atualmente é o CAP, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, o detentor de competências normatizadoras e de apreciação e decisão, em segunda instância administrativa, dos recursos contra decisões proferidas pela Administração do Porto, nos limites de sua competência. Entre suas principais atribuições temos o estabelecimento de normas que visem ao aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, dentre outras elencadas no art. 30, § 1º, da Lei nº 8.630/93. O CAP é órgão colegiado com ampla participação da sociedade, composto por representantes dos governos federal, estadual e municipal, da autoridade portuária e empresários, dos trabalhadores portuários e dos usuários dos portos. Tal colegiado materializa a importância do porto, econômica e socialmente, nos cenários local e nacional.

A Administração Portuária propriamente dita é a exercida pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado. Geralmente, essa entidade concessionária é representada pelas denominadas Cias Docas¹⁴. As atribuições da Administração do Porto encontram-se relacionadas no art. 33 da Lei nº 8.630/93. Esta lei amplia as competências da administradora do porto, trazendo profundas modificações quanto à exploração do mesmo, ficando o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões, o que facilita o processo de privatização. Nos termos da lei, embora pré-qualificada¹⁵ como operadora portuária, a entidade concessionária passa a ser somente administradora do porto, constituindo-se em Autoridade Portuária, podendo aplicar penalidades, na sua esfera de competência, exercendo os poderes inerentes às autoridades, inclusive o de polícia, representado pela Guarda Portuária.

AUTORIDADES QUE ATUAM NO PORTO, JUNTAMENTE COM O MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO

AUTORIDADE ADUANEIRA

É a exercida pelos Auditores-Fiscais da Receita Federal e pelos Técnicos da Receita Federal. A ela compete as atribuições previstas no Regulamento Aduaneiro e no art. 36 da Lei nº 8.630/93, em especial o controle da entrada e saída de pessoas,

¹⁴ Em alguns portos a entidade concessionária é empresa pública, autarquia ou sociedade de economia mista ligada aos governos estadual ou municipal.

¹⁵ Pré-qualificada: compete à administração do porto pré-qualificar os operadores portuários nos termos do art. 9º da Lei nº 8.630/93, condição esta indispensável à execução das operações portuárias.

¹⁶ SOLAS: *Safe of Life At Sea* (Segurança da Vida Humana no Mar). IMO: *International Maritime Organization* (Organização Marítima Internacional).

bens e veículos, o despacho aduaneiro das mercadorias e a repressão ao contrabando e descaminho.

AUTORIDADE MARÍTIMA

É a autoridade responsável pela segurança do tráfego aquaviário, realizando inspeções periódicas nas embarcações brasileiras e estrangeiras. Neste último caso, é exercida pelo controle do Estado do porto (*Port State Control*), isso é, o controle que o país, onde se localiza o porto, realiza nas embarcações estrangeiras que o adentram. No Brasil, é executado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), vinculada ao Comando da Marinha. Cada porto brasileiro tem o seu *Port State Control* vinculado à Capitania dos Portos ou Delegacia da circunscrição.

O *Port State Control* inspeciona aspectos relativos à segurança da vida humana no mar (convenção SOLAS – IMO).¹⁶ Essa inspeção restringe-se à segurança da estrutura e equipamentos das embarcações. Uma vez reprovada, a autoridade marítima poderá inclusive reter a saída da embarcação.

VIGILÂNCIA SANITÁRIA

É exercida pelos inspetores de vigilância sanitária visando à verificação das condições operacionais e higiênico-sanitárias a bordo dos navios e do estado sanitário de seus tripulantes e passageiros, autorizando a livre prática.¹⁷

PREVIDÊNCIA SOCIAL

É exercida pelos Auditores-Fiscais da Previdência Social, verificando a regularidade das contribuições previdenciárias dos trabalhadores portuários e dos operadores portuários, bem como auditando a concessão dos benefícios.

POLÍCIA FEDERAL

É exercida pelas autoridades policiais federais, visando ao controle do acesso de pessoas e ao combate aos crimes federais, especialmente o narcotráfico.

OUTRAS PESSOAS FÍSICAS E JURÍDICAS COM ATUAÇÃO NOS PORTOS

ARMADORES

São pessoas físicas ou jurídicas que aprestam a embarcação com fins comerciais, pondo-a em condição de navegabilidade, isso é, dotam a embarcação de tripulação e de equipamentos necessários à operação. O armador geralmente é o proprietário da

¹⁷ Livre prática: autorização dada a uma embarcação procedente ou não do exterior a entrar em um porto do território nacional e iniciar as operações de embarque e desembarque de cargas e viajantes.

embarcação. Entretanto, poderá celebrar contrato de fretamento a casco nu¹⁸, cedendo a armação a um terceiro.

Os comandantes das embarcações são prepostos dos armadores, podendo contrair obrigações em nome dos mesmos.

AFRETADORES

São empresas que celebram contrato de fretamento com armadores, contratando os espaços de carga de um ou mais navios. Assim, muitas vezes uma empresa afreta um navio inteiro para realizar o transporte de carga regulamente. Ex.: minério ou petróleo. O afretador também poderá credenciar agentes pelos vários portos em que tiver interesse.

AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO

Os armadores, em geral, são sediados em um determinado país, e seus navios tocam portos em todos os continentes. Dessa forma, precisam credenciar representantes nos vários portos em que atuam. Tais representantes são denominados “agências de navegação”, sendo responsáveis pelo suprimento das necessidades materiais dos navios e pela intermediação comercial, angariando cargas para os mesmos.

DESPACHANTE ADUANEIRO

É o profissional credenciado pela administração aduaneira para prover o desembaraço de mercadoria dos embarcadores e consignatários.¹⁹ Normalmente possuem procuração do interessado para agir junto às administrações aduaneira e portuária.

FORNECEDORES DE NAVIOS

São pessoas físicas ou jurídicas que se dedicam ao comércio de materiais, peças e equipamentos de consumo, combustível e alimentação para o uso nas embarcações mercantes.

¹⁸ Fretamento: contrato segundo o qual o fretador cede a embarcação a um terceiro (afretador). Poderá ser por viagem (*Voyage Charter Party – VCP*), por tempo (*Time Charter Party – TCP*) ou visando a uma partida de mercadoria envolvendo vários navios (*Contract of Afreightment – COA*). O fretamento a casco nu envolve não só a cessão dos espaços de carga do navio, mas também a própria armação do navio, em que o cessionário será o empregador da tripulação.

¹⁹ Embarcador: é o interessado na exportação da mercadoria. Consignatário: é o interessado na importação da mercadoria.

TRABALHO PORTUÁRIO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Conforme já definido, operação portuária é a movimentação de mercadorias dentro do porto organizado, realizada por operadores portuários. É um conceito mais afeto à Administração Portuária, tendo em vista a necessidade de pré-qualificação dos operadores portuários. Assim, toda movimentação enquadrada como operação portuária somente poderá ser realizada por operador portuário pré-qualificado.

Entretanto, a operação portuária é um complexo de tarefas interrelacionadas: movimentar manualmente mercadorias, içá-las, conferi-las, arrumá-las, etc. A energia humana despendida na realização de cada uma destas tarefas é denominada “*trabalho portuário*”.

Não obstante, o art. 8º da lei dos portos abre exceções à obrigatoriedade da execução de operação portuária por operadores portuários. Nos casos elencados, o próprio interessado, sem necessidade de qualificação, poderá realizar a movimentação respectiva. São exemplos de exceções, dentre outros:

- © carga ou descarga totalmente automatizada – granel líquido²⁰;
- © movimentação de mercadoria na navegação interior e auxiliar²¹;
- © movimentação de granel sólido, salvo nos serviços de recheio²²;
- © movimentação de peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações.

²⁰ Granel: carga quase sempre homogênea, não embalada, carregada diretamente nos porões dos navios. Ela é subdividida em granel sólido e granel líquido.

²¹ Navegação interior e auxiliar: a legislação marítima classifica a navegação em: 1 – navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores; 2 – navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional; 3 – navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros. Não há definição para navegação auxiliar, entretanto os conceitos mais próximos são os de : navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias; e navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

²² Recheio ou “achano”: operação destinada a facilitar a carga e descarga de mercadorias transportadas a granel. Consiste em ajuntar, arrumar, espalhar, distribuir e aplanar a carga, abrir furos, canaletas ou clareiras, derrubar paredes, etc.

Cabe ressaltar que quando o art. 8º, §1º da Lei nº 8.630/93, denomina de “operação portuária” as movimentações ali elencadas comete uma impropriedade, pois o conceito de operação portuária diz respeito, somente, à movimentação de mercadorias, isso é, bens destinados ao comércio. Ora, peças sobressalentes e material para consumo a bordo não são mercadorias, pois não são destinadas ao comércio entre portos. Sendo assim, tal movimentação já não seria uma “operação portuária” tal qual definida no art. 1º, §1º, inciso II, da Lei nº 8.630/93, não se fazendo necessária constar das exceções.

Nos casos em que não é obrigatória a execução das “operações portuárias” por operador portuário, o interessado, se necessário, deverá requisitar mão-de-obra complementar junto ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO). Aqui, o art. 8º reveste-se de especial importância no aspecto trabalhista, pois na verdade este artigo também abre uma exceção à exclusividade na execução de trabalho portuário pelos trabalhadores portuários inscritos no OGMO, ao permitir que a própria tripulação dos navios ou o interessado execute os referidos trabalhos.

Assim, regra geral, para a realização de movimentação de mercadorias nos portos organizados, o operador deve utilizar trabalhadores, que realizam os chamados trabalhos portuários, que constituem etapas da operação portuária.

São considerados trabalhos portuários as atividades de capatazia, estiva, conferência, conserto, vigilância e bloco, assim definidas no §3º do art. 57 da Lei dos Portos.

CAPATAZIA

É a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, compreendendo o recebimento, conferência²³, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário nas instalações portuárias.

São executados ao costado²⁴ dos navios, dentro dos armazéns e nos seus portões, nos alpendres e pátios; constituindo-se no trabalho braçal e também na operação de equipamentos de movimentação de carga: empilhadeiras, pás-carregadeiras, transportadores de contêineres e carretas. Sempre na movimentação de mercadorias entre dois pontos de terra do porto organizado.

²³ Esta conferência conforme a seguir será discriminada, não se confunde com a conferência de carga e descarga. É realizada somente em terra e no interesse da Administração do Porto.

²⁴ Costado: parte do casco do navio acima da linha d'água. A expressão “ao costado dos navios” refere-se às atividades desenvolvidas na beira do cais junto ao costado do navio.

Antes da Lei nº 8.630/93, os serviços de capatazia eram exclusividade das administrações portuárias, que utilizavam seus próprios empregados nas movimentações de mercadorias, por essa razão o art. 57, §3º, inciso I, da Lei nº 8.630/93 explicita o termo “instalações públicas”, já que à época da edição da lei, geralmente, toda a área portuária era instalação pública. Entretanto, o art. 26, *caput* da citada lei, é bastante claro quando elenca o trabalho de capatazia dentre os compreendidos no trabalho portuário avulso, devendo ser realizado em instalações de uso público ou privativo desde que situadas dentro da área do porto organizado.

Quando não possuíam empregados em número suficiente, as administrações dos portos complementavam os serviços de capatazia com a utilização de trabalhadores avulsos da categoria denominada “arrumadores” (avulsos que atuavam fora dos portos executando movimentação de mercadorias nos armazéns gerais), mediante contrato celebrado com o respectivo Sindicato. Esses eram a “força supletiva” dos empregados de docas ou da administração do porto. Muitas vezes, esses mesmos avulsos continuavam realizando serviços fora dos portos, nos armazéns gerais. Por essa razão, o art. 71 da Lei nº 8.630/93 deu a essa categoria o mesmo tratamento dos trabalhadores em capatazia.

A Lei nº 8.630/93 estabeleceu em seu art. 70 que os trabalhadores com vínculo empregatício a prazo indeterminado, demitidos sem justa causa, poderiam ter acesso ao registro do Órgão Gestor de Mão-de-Obra, passando então a exercer atividades de avulsos²⁵. Como sindicato avulso, os exercentes dessa atividade, na maioria dos portos, passaram a ser denominados “avulso de capatazia”, que somente passam a existir a partir da Lei nº 8.630/93. Dessa forma, temos a atividade de capatazia associada a duas ou mais organizações sindicais, o que em alguns portos pode causar conflitos de interesses.

ESTIVA

É a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo²⁶, arrumação da carga, peação e despeação²⁷, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizadas com equipamentos de bordo.

De acordo com o trabalho que executam, os estivadores recebem uma das seguintes denominações funcionais:

²⁵ Vide nota técnica a respeito desse assunto.

²⁶ Transbordo: movimentação de mercadorias entre duas embarcações. Atente-se para a diferença em relação ao termo “remoção” que designa a transferência de carga entre porões ou conveses.

²⁷ Peação: fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação visando a evitar sua avaria pelo balanço do mar. Despeação: desfazimento da peação.

- © Contramestre-geral ou do navio – a maior autoridade da estiva a bordo, a quem cabe coordenar os trabalhos em todos os porões do navio, de acordo com as instruções do operador portuário e do comandante do navio, dirigindo e orientando todos os estivadores a bordo.
- © Contramestre de terno²⁸ ou de porão – o que dirige e orienta o serviço de estiva em cada porão de acordo com as instruções do operador portuário, do comandante do navio ou do representante no porto, do planista ou do contramestre-geral ou do navio.
- © Sinaleiro ou “Portaló” – o que orienta o trabalho dos operadores de aparelho de guindar²⁹, por meio de sinais. Ele fica em uma posição em que possa ver bem tanto o local onde a lingada³⁰ é engatada como aquele em que é depositada, e onde possa ser visto pelo guincheiro ou guindasteiro.
- © Guincheiro – trabalhador habilitado a operar guindaste. No porto denomina-se genericamente os operadores dos aparelhos de guindar de terra como guindasteiros, sendo trabalhador de capatazia. No caso do operador de aparelho de guindar de bordo, este é comumente chamado guincheiro³¹ e é trabalhador da estiva.
- © Motorista – o que dirige o veículo quando esta é embarcada ou desembarcada através de sistema *roll on/roll off* (ro/ro)³². Ressalte-se que é praxe nessa operação haver a troca de motoristas quando o veículo toca o cais. Sai o motorista da estiva e entra o motorista da capatazia, que conduz o mesmo até o pátio de armazenagem.

²⁸ Terno: cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente em cada porão, em que haja movimentação de mercadorias, há um terno de trabalhadores escalado.

²⁹ Aparelho de guindar: equipamentos que suspendem a carga, por meio de cabos, entre o cais e o navio: guindastes, pau-de-carga, cábreas ou *portainers*. Pau-de-carga é um tipo de aparelho de movimentação de peso que consiste numa verga (lança) que posiciona a carga suspensa por cabos. Normalmente é fixada ao mastro e postada junto à escotilha (abertura do porão). O pau-de-carga completo é constituído de aparelhos de acionamento, de lingada e guincho (fixado numa mesa de operação no convés, em que é operado pelo guincheiro). Cábreas: tipo de pau-de-carga com grande capacidade de carga. Denomina também os guindastes flutuantes. *Portainer*: equipamento automático para movimentação de contêineres.

³⁰ Lingada: amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-de-carga.

³¹ Na verdade, tecnicamente, guincheiro é, o operador do guincho, equipamento presente somente nos paus-de-carga. Entretanto, tornou-se denominação comum a todos os operadores de equipamentos de guindar de bordo.

³² Sistema *roll on/roll off*: sistema de operação de carga e descarga sobre rodas ou esteiras, efetuado por meio de rampas, utilizando os meios de locomoção do equipamento transportador ou da própria carga, quando se tratar de veículo automotor. Ex.: carga ou descarga de automóveis e carga ou descarga de mercadoria dentro de caminhões (os caminhões entram a bordo por meio de rampas e aberturas no costado).

- © Operador de equipamentos – estivador habilitado a operar empilhadeira, pá carregadeira ou outro equipamento de movimentação de carga a bordo.
- © Estivador – trabalhador que, no carregamento, desfaz as lingadas e transporta os volumes para as posições determinadas em que vão ser estivados. No descarregamento, traz os volumes das posições onde estão estivados e prepara as lingadas.
- © Peador/despeador ou conexo – trabalhador que faz a peação/despeação. Trabalhador com certa especialização, visto que muitos trabalhos fazem uso de técnicas de carpintaria (escoramento da carga com madeira).

Antes da Lei nº 8.630/93, a composição dos ternos era definida com base na Resolução nº 8.179/84 da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM). Embora a nova lei tenha estabelecido que a composição dos ternos deva ser objeto de acordo ou convenção coletiva entre os sindicatos obreiros e o sindicato representante dos operadores portuários, em alguns portos continua sendo utilizada esta resolução.

Nos ternos padrões de estiva estão incluídos um contramestre de terno ou de porão, sinaleiros, guincheiros e estivadores, e, quando for o caso, poderão ser requisitados também operadores de empilhadeiras ou pá-carregadeira, no caso de recheço.

O operador portuário, se julgar necessário, poderá requisitar, a seu critério, operários estivadores suplementares para reforço aos ternos estabelecidos.

Qualquer que seja o número de ternos em operação, será requisitado apenas 1 (um) contramestre geral por embarcação principal, sendo proibida a acumulação em duas (2) ou mais embarcações, simultaneamente.

Note-se que as atividades de estiva e capatazia são bastante similares, sendo as tarefas e funções de ambas basicamente iguais. Entretanto, o elemento diferenciador é o local do trabalho: se a bordo, é competência da estiva; se em terra, é competência da capatazia.

CONFERÊNCIA DE CARGA

É a contagem de volumes, anotação de suas características (espécie, peso, número, marcas e contramarcas), procedência ou destino, a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto³³, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações.

De acordo com o trabalho executado, os conferentes de carga e descarga recebem as seguintes denominações: conferente-chefe, conferente de lingada ou porão,

³³ Manifesto de carga: documento que acompanha a carga, individualizando e quantificando. Também é conhecido como *bill of lading*

conferente-rendição³⁴, conferente-ajudante, conferente de balança³⁵, conferente-controlador³⁶, conferente de manifesto e conferente de plano³⁷.

A atividade do conferente de carga e descarga, inclusive do conferente-chefe e do ajudante, restringe-se a uma só embarcação por operação de carga e descarga, não se admitindo, portanto, que ela abranja simultaneamente duas ou mais embarcações.

A atividade de conferência de carga e descarga é feita no interesse do operador portuário e dos trabalhadores avulsos, pois o documento dela resultante, o *tallie*³⁸, servirá de base para a apuração da produção e conseqüentemente da remuneração.

Essa atividade sempre se desenvolveu a bordo e ao costado das embarcações, nitidamente diferenciada de uma outra conferência que se fazia exclusivamente em terra – conferência de capatazia. O conferente realizava uma outra conferência, no interesse das administrações dos portos, com vistas à cobrança das tarifas portuárias.

CONCERTO DE CARGA

Constitui-se no reparo e na restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, re-marcação, carimbagem, etiquetagem e abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição. São realizados tanto a bordo como em terra, em que se façam necessários, sempre que danificadas as embalagens das mercadorias nas operações de carga e descarga.

³⁴ Conferente-rendição: conferente que permanece de reserva para o caso de uma substituição eventual de algum conferente.

³⁵ Conferente de balança: utilizado nas movimentações de granéis sólidos em que a mercadoria é quantificada por pesagem em balanças. Antes do advento das balanças modernas, que imprimem relatórios automáticos, era necessário que um trabalhador permanecesse anotando o peso de cada lote de carga.

³⁶ Conferente-controlador: às vezes é confundido com o planista, mas o controlador verifica os locais a bordo em que a carga vai sendo estivada, controlando sua correta localização. Atente-se que uma carga estivada em local inadequado, poderá resultar em prejuízos quando da desestivagem, pois outras cargas terão que ser deslocadas ou removidas para outros porões para que a carga em questão possa ser manuseada.

³⁷ Conferente-plano: chamado de planista. É aquele que, em teoria, elabora o plano de estivagem da carga, ou seja, onde e como a carga vai ser estivada. Em teoria, porque o responsável por essa atividade é o comandante da embarcação, que responde perante o armador pelos prejuízos que possam advir. Algumas vezes, inclusive, os armadores contratam profissionais especializados na elaboração do plano de carga ou estivagem (os supercargos).

³⁸ *Tallie*: documento em que consta toda a mercadoria ou contêineres embarcados ou desembarcados, incluindo suas características, pesos e volumes.

Os consertadores são uma categoria em extinção, visto que, com a unitização³⁹ da carga em contêineres, é cada vez menor a necessidade de reparos. É também crescente a necessidade de produtividade, gerando estadias portuárias cada vez menores para os navios, inviabilizando o conserto da carga. Acrescente-se que, para que não haja prejuízo na qualidade, por vezes prefere-se a inutilização das cargas danificadas ou seu reparo no fabricante.

Duas outras atividades previstas em lei como trabalho portuário são, na verdade, atividades conexas: vigilância de embarcações e trabalho de bloco. Tais atividades não interferem na movimentação de mercadorias. Entretanto, devido à prestação de serviços no mesmo local em que ocorrem os demais trabalhos portuários e ao contato constante com os outros trabalhadores portuários, receberam tratamento legal idêntico.

VIGILÂNCIA DE EMBARCAÇÕES

É a atividade de fiscalização de entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações, atracadas ou fundeadas⁴⁰, bem como a fiscalização da movimentação de mercadorias nos portalós⁴¹, rampas, porões, conveses⁴², plataformas e em outros locais da embarcação, na área do porto organizado.

Quando o navio está fundeado, geralmente é obrigação do requisitante de mão-de-obra (agente de navegação)⁴³ prover transporte para o vigia. No cais, cabe ao operador portuário efetuar a requisição. A obrigatoriedade da contratação do vigia de portaló para navios de longo curso foi expressamente revogada pela Lei nº 8.630/93. No novo contexto legal, se o interessado necessitar de um ou mais vigias para a embarcação, seja ela nacional ou estrangeira, longo curso ou cabotagem, deverá requisitá-los junto ao OGMO.

³⁹ Unitização: ato de juntar as mercadorias em lotes padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal e agilizando a movimentação. São exemplos de unitização: a paletização – acondicionamento da carga em *pallets* (estrados de madeira) e a conteinização (acondicionamento em contêineres).

⁴⁰ Embarcação fundeada: designa a embarcação ancorada ao largo (na baía, angra, enseada ou qualquer outro local protegido). os pontos de fundeio poderão estar dentro ou fora da área do porto organizado e são delimitados pela autoridade marítima.

⁴¹ Portaló: local de entrada do navio, onde desemboca a escada que liga o cais ao navio. É o local de passagem obrigatória para quem entra ou sai da embarcação.

⁴² Convés: designa os “pisos” da embarcação acima do costado. Convés principal é, geralmente, onde se localiza o portaló.

⁴³ Quem normalmente requisita o trabalho do vigia é o agente de navegação, pois seu trabalho é de interesse do armador e não do operador portuário. Ocorre, todavia, que o agente de navegação e o operador portuário muitas vezes são a mesma pessoa.

BLOCO

Constitui-se na atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem⁴⁴, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Na legislação anterior o serviço de bloco era enquadrado como atividade de apoio à navegação. Os serviços eram desenvolvidos pelas “empreiteiras de bloco” (além de utilizar seus empregados, podiam prestar serviços utilizando-se de trabalhadores avulsos), que realizavam trabalhos relacionados à limpeza e conservação de tanques, batimento de ferrugem, pinturas e reparos de pequena monta.

Dentro dos limites da área do porto organizado, o armador ou seu representante legal que desejar executar essa atividade deverá requisitar os bloquistas inscritos no OGMO, não podendo utilizar empregados das empreiteiras de bloco, as quais, nos termos da Lei nº 5.385/68, poderão executar esse serviço para a indústria naval, já que, anteriormente, essa atividade denominava-se “conservação naval”.

Originariamente, o serviço de bloco surgiu para atender à demanda de emprego de marítimos, atingidos pela crise na indústria da navegação mercante. Como realizavam trabalhos em locais em que se sujavam muito (tanques de óleo), foram apelidados pelos trabalhadores portuários como “bloco dos sujos” (uma referência aos antigos blocos do carnaval). Assim surgiu a denominação “bloco” para essa atividade.

Atualmente não é comum que os trabalhadores de bloco façam as atividades previstas em lei. Devido à rapidez na estadia, esses serviços são freqüentemente efetuados com a embarcação em viagem, não sendo raro encontrarmos, nos navios brasileiros, trabalhadores de bloco extra-rol⁴⁵.

Nos portos organizados, os trabalhadores de bloco realizam, principalmente, as tarefas de peação e despeação de carga. Apesar de serem trabalhos inerentes à estiva, esta, muitas vezes, não se interessa, pois é trabalho de baixa remuneração.

⁴⁴ Batimento de ferrugem: retirada do ferrugem, por meio de batidas de martetele nas chapas de aço, para posterior pintura.

⁴⁵ Extra-rol: pessoas embarcadas em navios, mas não integrantes da tripulação. A tripulação consta de documento denominado rol de equipagem, daí o termo extra-rol.

O TRABALHADOR PORTUÁRIO

TRABALHADOR AVULSO

Para a Previdência Social, trabalhador avulso é “aquele que, sindicalizado ou não, presta serviço de natureza urbana ou rural, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, com a intermediação obrigatória do órgão gestor de mão-de-obra, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, ou do sindicato da categoria” (Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999).

Segundo Délio Maranhão, “temos, aí, uma forma peculiar de prestação de serviços subordinados, afastando, pela peculiaridade dos serviços prestados, o estabelecimento de uma relação de emprego entre o prestador de serviço e a empresa para o qual o serviço é prestado”.

Difere o trabalho avulso de outras formas descontínuas de prestação de serviços pela subordinação jurídica existente com o tomador de mão-de-obra, não estando presentes os demais requisitos para formação de vínculo empregatício.

O trabalho portuário avulso possui características específicas que o diferenciam. A principal delas é a intermediação obrigatória pelo Órgão de Gestão de Mão-de-Obra e não pelo sindicato laboral.

TRABALHADOR PORTUÁRIO

O art. 26 da lei dos portos estabelece duas formas de trabalho portuário: o trabalho portuário avulso e o trabalho portuário com vínculo empregatício. Note-se que esta é uma importante inovação da lei, vez que antes não era possível o trabalho portuário com vínculo empregatício, salvo na capatazia onde eram empregados das Cias Docas.

Assim, muitas vezes o termo “trabalhador portuário” poderá designar tanto um gênero de trabalhador, isto é, aquele que labora nos portos ou poderá significar uma espécie desse gênero, ou seja, aquele registrado no OGMO e cedido, em caráter permanente, com vínculo empregatício, a prazo indeterminado ao operador portuário.

Denomina-se Trabalhador Portuário Avulso (TPA), outra espécie do gênero “trabalhador portuário”, aquele que, inscrito no OGMO, presta serviços na área do porto organizado, sem vínculo empregatício, a vários tomadores de mão-de-obra.

Assim, trabalhador portuário é o trabalhador devidamente habilitado a executar atividades portuárias definidas em lei, realizadas nas instalações portuárias de uso público ou privativo, dentro dos limites do porto organizado, ou fora desses limites nos casos previstos em lei.

Não obstante a distinção contida no art. 18 da Lei nº 8.630/93, os trabalhadores integrantes do registro e do cadastro são todos avulsos, situação que só se alterará quando o obreiro for cedido pelo OGMO a operador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Assim, o trabalhador portuário deverá estar inscrito⁴⁶ no OGMO, podendo ser registrado ou cadastrado, assim definidos:

REGISTRADO

Nos termos do art. 27, inciso II, da Lei nº 8.630/93, é o trabalhador submetido a prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro. Ou seja, é o trabalhador efetivo, apto a exercer o trabalho portuário na forma do rodízio⁴⁷ estabelecido.

Dois requisitos são necessários para alcançar a inscrição no registro: estar inscrito no cadastro e ser selecionado. Os critérios dessa seleção deverão constar de convenção coletiva de trabalho. Normalmente, dois critérios são levados em conta: data de inscrição no cadastro e quantidade de trabalhos portuários executados.

CADASTRADO

Nos termos do art. 27, inciso I, da Lei nº 8.630/93, é o trabalhador que, tendo cumprido treinamento prévio em entidade indicada pelo OGMO, foi inscrito no cadastro e encontra-se em condições de exercer sua profissão. Ele não participa do rodízio, e só consegue trabalhar quando não ocorrem registrados para determinada oportunidade de trabalho.

CONTRATAÇÃO A PRAZO INDETERMINADO

Como explanado, o trabalhador portuário poderá ser contratado a prazo indeterminado, mas somente dentre os integrantes do registro do OGMO. Tal assertiva está consentânea com o princípio da equidade, vez que possuindo um *status* jurídico superior o trabalhador registrado estaria sendo preterido no caso da contratação ser efetuada dentre os cadastrados. É que ao aquinhoar o emprego, o

⁴⁶ Os termos inscrição ou matrícula no OGMO significam genericamente todos os trabalhadores administrados pelo OGMO. Entretanto, tecnicamente, esses são integrantes do registro ou do cadastro, conforme seu *status* jurídico.

⁴⁷ Rodízio: sistema de alocação equânime das oportunidades de trabalho entre os TPAs. Assim, o TPA somente trabalhará quando chegar a sua vez na fila de oportunidades.

trabalhador cadastrado estaria com oportunidades de trabalho cativas, o que lhe é defeso, vez que somente quando não ocorrerem registrados é que o cadastrado terá direito ao trabalho.

Entretanto, se ao emprego ofertado não ocorrerem registrados, nesse caso será lícito aos cadastrados disputar a vaga.

Se nem registrados nem cadastrados interessarem-se pelo emprego, será lícito ao empregador contratar trabalhador fora do sistema. Nesse caso, caberá ao empregador qualificá-lo nos termos em que é feito pelo OGMO.

Ressalte-se que o número de trabalhadores inscritos no registro é definido pelo Conselho de Supervisão do OGMO, que é quem decide pela abertura de vagas ou pelo “enxugamento dos quadros”, conforme art. 24, inciso I; c/c art. 18, inciso V, ambos da lei dos portos.

Vale ainda dizer que muito se tem discutido sobre o art. 21 da Lei nº 8.630/93. Esse artigo prevê a cessão permanente de mão-de-obra aos operadores portuários. Muitos viram nesse dispositivo a continuação do “credenciamento”⁴⁸ previsto na legislação anterior. Entretanto, essa interpretação além de quebrar a equanimidade do rodízio afronta a Constituição Federal, que garantiu a igualdade de direitos entre os trabalhadores avulsos e os trabalhadores com vínculo empregatício (art. 7, inciso XXVIII). Na verdade a cessão permanente é do ponto de vista do OGMO, que realmente cederá permanentemente um TPA a um tomador de mão-de-obra, mas do ponto de vista deste haverá a contratação com vínculo empregatício.

OUTROS TRABALHADORES QUE ATUAM NOS PORTOS

Além dos trabalhadores portuários, outros tipos de trabalhadores, avulsos ou não, atuam nos portos. A eles não se aplica a nova lei dos portos, sendo considerados trabalhadores urbanos comuns. São eles:

- © Amarrador: trabalhador, avulso ou não, responsável pela amarração dos cabos da embarcação ao cais. Há portos em que empresas especializadas realizam esse serviço, em outros são cooperativas de trabalho.
- © Carregador de bagagem: trabalhador, avulso ou não, responsável pelo transporte de bagagens de passageiros, acompanhadas ou desacompanhadas nos portos organizados. Em geral, entretanto, o carregador de bagagem é autônomo, pois presta serviços pessoais ao passageiro.

⁴⁸ Credenciamento: forma de contratação prevista na legislação anterior, que permitia que um trabalhador ficasse permanentemente à disposição de um tomador de mão-de-obra sem vínculo empregatício e sem participar do rodízio.

- © Segundo a Instrução Normativa nº 117, de 6 de outubro de 1998, da Secretaria da Receita Federal, bagagem acompanhada é “aquela que o viajante portar consigo no mesmo meio de transporte em que viaje, desde que não amparada por conhecimento de carga”.
- © Bagagem desacompanhada: a que chegar ao país, ou dele sair, amparada por conhecimento de carga ou documento equivalente.
- © Para os efeitos da Lei nº 4.637, de 20 de maio de 1965, que dispõe sobre o exercício da profissão de carregador e transportador de bagagens em portos, considera-se bagagem: mala, caixote e engradado *lift-van*.
- © Ensacadores em geral: trabalhador, avulso ou não, que realiza o ensacamento de granéis.
- © Outros trabalhadores: além dos já mencionados, nos portos são encontrados diversos outros trabalhadores. Destacam-se os empregados da administração portuária, trabalhadores nos serviços de limpeza e conservação das instalações portuárias, mergulhadores – realização de manutenção na infra-estrutura submersa –, aquaviários tripulantes de embarcações de apoio portuário (rebocadores e lanchas), práticos⁴⁹, empregados dos arrendatários de instalação portuária, operadores portuários e agências de navegação, vistoriadores de carga, contratados por companhias seguradoras, inspetores de sociedade classificadora⁵⁰, dentre outras.

Os trabalhadores portuários abrangidos pela Lei nº 8.630/93, e que detêm exclusividade na prestação de serviços nos portos organizados são: trabalhadores em capatazia, estivadores, conferentes, consertadores, vigias portuários e trabalhadores de bloco.

⁴⁹ Prático: profissional responsável pela condução em segurança da embarcação pelo canal de acesso até o cais.

⁵⁰ Sociedade classificadora: entidades internacionais de direito privado e quase sempre sem fins lucrativos, cuja finalidade original é fornecer, por meio de certificados, aos seguradores de navios e de cargas o grau de confiança necessário ao fechamento de contratos de seguro.

OPERACIONALIDADE DO TRABALHO PORTUÁRIO

As pessoas jurídicas que exercem atividades ligadas à contratação de mão-de-obra nos portos são: operador portuário, titular de instalação portuária, cooperativa de trabalho portuário e órgão gestor de mão-de-obra.

OPERADOR PORTUÁRIO

É a pessoa jurídica, pré-qualificada pela administração do porto, responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

É o operador portuário que efetua a requisição da mão-de-obra de acordo com a operação portuária que será realizada. Essa requisição de trabalhadores avulsos, anteriormente, era feita pelas chamadas entidades estivadoras (armadores e seus agentes) aos sindicatos das respectivas categorias profissionais.

Conforme já exposto, o art. 8º da lei prevê situações em que é dispensável a intervenção do operador portuário. Nesse caso, outras empresas poderão requisitar TPA junto ao OGMO.

Normalmente, são os sindicatos dos operadores portuários que negociam com os sindicatos de trabalhadores portuários as condições de trabalho nos portos.

TITULAR DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

Dessa forma, as entidades concessionárias foram autorizadas a desmembrar as concessões. Assim, após os processos de licitação, os portos foram virtualmente “fatiados” e arrendados a várias empresas privadas. Surgiram, então, muitos titulares de instalação portuária e terminais privativos⁵¹. Tais titulares quando dentro da área do porto organizado equiparam-se, para efeito de requisição de mão-de-obra avulsa, aos operadores portuários.

Entretanto, muitos titulares de instalações portuárias foram autorizados a funcionar fora da área do porto organizado, mesmo antes da edição da Lei nº 8.630/93. Tais terminais sempre fizeram uso de mão-de-obra avulsa em suas operações portuárias, contribuindo para o dimensionamento do número de trabalhadores avulsos.

⁵¹ Embora relacionados, esses termos não se confundem. Instalação portuária é qualquer benfeitoria ou equipamento administrado dentro do porto. Poderá designar todo um complexo de instalações ou um único equipamento. Já terminal significa “ponta”, “fim”, isto é, o ponto de entrada ou de escoamento de um complexo industrial.

Assim, o art. 56, parágrafo único, da Lei nº 8.630/93, determinou que se mantivesse, em caráter permanente, a então proporção entre trabalhadores avulsos e trabalhadores com vínculo empregatício em suas instalações portuárias. Ocorre que praticamente todos os então titulares de instalações portuárias utilizavam 100% de trabalhadores avulsos em suas movimentações. Ora, nesse caso, deveriam continuar fazendo uso de avulsos, como muitos continuam; muito embora a Justiça tenha sido bastante acionada e ainda não há um ponto final à questão.

Os novos titulares de instalação portuária fora dos portos organizados (constituídos após a lei dos portos) e, eventualmente, os que não fizessem uso de avulsos estão desobrigados da utilização dos trabalhadores portuários avulsos. Sendo assim, poderão requisitá-los em caráter facultativo.

ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA (OGMO)

É uma criação da Lei nº 8.630/93, sendo uma de suas principais inovações. Como representa importante papel no processo de requisição de mão-de-obra, sua criação foi bastante combatida pelos sindicatos obreiros que o viram como substituto de muitas atribuições que lhes eram próprias. Tem como incumbência principal administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário avulso nos termos da lei e das convenções e acordos coletivos de trabalho.

Embora o OGMO não seja considerado empregador, seu papel é importantíssimo, pois a ele cabe gerenciar toda a mão-de-obra avulsa, compreendendo, entre outras, as seguintes tarefas:

- ⊙ organização do registro e do cadastro do trabalhador portuário;
- ⊙ expedição dos documentos de identificação dos trabalhadores incluídos no cadastro e no registro;
- ⊙ arrecadar e repassar aos respectivos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso, e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários;
- ⊙ aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato ou convenção coletiva de trabalho celebrado;
- ⊙ zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário; e
- ⊙ escalar os trabalhadores portuários avulsos registrados em sistema de rodízio.

A requisição de mão-de-obra, antes feita aos sindicatos, passa a ser feita diretamente ao OGMO, a quem compete efetuar a escalção dos TPAs em sistema de rodízio. Há, entretanto, grande mudança no papel dos sindicatos portuários, que perderam a prerrogativa de escalção dos trabalhadores.

COOPERATIVA DE TRABALHO PORTUÁRIO

É uma forma especial de prestação de serviços nos portos organizados, prevista no art. 17 da Lei nº 8.630/93. Situa-se ao lado da forma avulsa de prestação de serviços e da forma permanente, com vínculo empregatício. Na verdade é o cumprimento do dispositivo constitucional de incentivo ao sistema cooperativista.

Entretanto, essa forma de associação cooperativista se distingue das cooperativas normais, pois há um pressuposto básico para sua formação: a composição por trabalhadores portuários avulsos registrados; não obstante a ela aplicar-se todos os dispositivos da lei das cooperativas (Lei nº 5.764/71).

A cooperativa de trabalhadores portuários avulsos que pretenda exercer suas atividades como operador portuário deve preencher os seguintes requisitos:

- © ser constituída nos exatos termos da Lei nº 5.764/71, ou seja, atender a todos os requisitos de constituição de uma cooperativa de prestação de serviços;
- © ter como cooperados, exclusivamente, trabalhadores portuários avulsos registrados, nos termos do art. 17 da Lei nº 8.630/93, sendo vedada a participação, por exemplo, de trabalhadores cadastrados ou indenizados; e
- © obter a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto.

A força de trabalho de uma cooperativa de serviços é, por definição, a mão-de-obra de seus cooperados. A partir do momento em que ingressam na cooperativa, sua situação, perante ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra, assemelha-se à do trabalhador portuário avulso registrado cedido ao operador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado, ou seja, deixa de concorrer à escala rodiziária com os demais portuários avulsos registrados, prestando serviços diretamente ao interessado na movimentação da carga (embarcador, consignatário, armador ou seu representante). O mero fornecimento de mão-de-obra cooperada a outros operadores portuários, como tem ocorrido em alguns portos, caracteriza-se como terceirização irregular.

O registro do cooperado no OGMO deverá ser mantido, pois esta hipótese não é uma das previstas em lei para o cancelamento do registro. Deixará, porém, de concorrer à escala rodiziária, devendo ser retida sua carteira funcional enquanto permanecer como cooperado, nos termos do art. 3º da Lei nº 9.719/98. Essa medida deve-se à desigualdade que a participação do cooperado no rodízio causaria aos demais avulsos, vez que, aquele, além de absorver uma oportunidade de trabalho como cooperado, ainda concorreria com os demais avulsos a outras oportunidades.

É importante assinalar que, uma vez pré-qualificada, a cooperativa competirá com os demais operadores portuários, estando sujeita aos riscos da atividade

econômica. Assim, o cooperado portuário trabalhará quando sua cooperativa conseguir cargas para operar. Caso contrário, nada terá a receber, nem poderá concorrer ao rodízio.

Vale ressaltar que os trabalhadores portuários avulsos do cadastro não podem constituir a cooperativa em análise, visto que, se pudessem, poderiam ter mais oportunidades de trabalho que os registrados, detentores de melhor *status* jurídico-trabalhista. Os cadastrados somente possuem expectativa de direito ao trabalho, já que apenas absorvem as oportunidades não preenchidas por registrados.

Importante citar que a cooperativa negociará condições específicas de trabalho com os contratantes, a exemplo da composição dos ternos. Como operadora portuária, a cooperativa de trabalhadores portuários poderá requisitar mão-de-obra ao OGMO. Entretanto, tal expediente somente será possível de forma residual, para complementar as equipes de trabalho, quando não houver cooperados suficientes para a execução do serviço.

Enquanto integrante da cooperativa, o trabalhador será vinculado à Previdência Social como segurado na categoria de autônomo e não mais como avulso.

RODÍZIO

Conforme já explicitado, rodízio é a distribuição equânime das oportunidades de trabalho entre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

É atribuição exclusiva dos OGMOs, nos termos do art. 6º da Lei nº 9.719/98. Do rodízio resultam as “escalas diárias”, isso é, as listas de trabalhadores componentes das equipes ou ternos de trabalho para execução de determinada faina⁵² em determinado turno de trabalho.

Basicamente, existem duas formas de rodízio: o numérico e o sistema de câmbio. No rodízio numérico, os trabalhadores registrados são numerados e entram em uma fila, que avança à medida que surgem as oportunidades de trabalho. No sistema de câmbio, cada empregado registrado detém um documento individual em que são lançados os trabalhos realizados. De posse do documento, o empregado comparece a uma espécie de pregão, onde disputará com os demais trabalhadores uma vaga, nesse caso quem tem menos trabalhos lançados terá maiores chances de conseguir trabalhar.

O rodízio é, na verdade, composto por vários pequenos rodízios, independentemente do sistema adotado. Cada trabalho que dependa de especialização terá um rodízio específico. Exemplifiquemos: os operadores de empilhadeira a bordo são estivadores; mas são estivadores especializados e qualificados, compondo um

⁵² Faina: designa um tipo específico de movimentação de carga.

pequeno grupo entre os estivadores registrados. Haverá, então, um rodízio específico entre os estivadores operadores de empilhadeira.

Vários outros pequenos rodízios podem ser estabelecidos, como por exemplo, dentre os trabalhadores braçais, um rodízio por faixas de preço, pois há trabalhadores que só concorrem aos trabalhos “bem pagos”. Estabelecem-se vários rodízios de forma que, para conseguir participar do “melhor rodízio”, o trabalhador deverá ter participado dos demais.

Ressalte-se que todos os critérios de rodízio devem constar de convenção coletiva de trabalho, conforme prevê o art. 29 da Lei nº 8.630/93.

Vale dizer, ainda, que os trabalhadores cedidos em caráter permanente a operadores portuários com vínculo empregatício, bem como os trabalhadores que se associarem à cooperativa de trabalho fundada nos moldes do art. 17 da lei dos portos, ficam impedidos de participarem do rodízio. Tal medida, lastreada no art. 3º, incisos I e II, da Lei nº 9.719/98, coaduna-se com o princípio da equidade, pois tais trabalhadores já possuindo oportunidades cativas de trabalho devem deixar aos demais avulsos a concorrência pelas outras oportunidades.

CONDIÇÕES DE TRABALHO

Geralmente os portos operam 24 horas, divididas em turnos de trabalho. Esses turnos variarão conforme a especificidade de cada porto, mas em geral serão de seis ou de oito horas. No caso de turnos de oito horas, haverá intervalo intrajornada, para repouso e alimentação.

Poderá haver a prestação de horas extraordinárias de trabalho, mesmo nos turnos de seis horas. Tal procedimento se justifica, porque, muitas vezes, o navio está de partida pouco tempo depois do horário da troca de turno, não sendo viável a escalção de nova equipe de trabalho.

O ciclo de remuneração inicia-se com a previsão de chegada do navio, sendo desde logo estabelecidos o período de estadia e a carga envolvida.

O operador portuário ou tomador de mão-de-obra elabora as requisições do número de trabalhadores necessários à operação de carga ou descarga ao OGMO, respeitada a composição das equipes de trabalho prevista em convenção ou acordo coletivo de trabalho. O OGMO, então, efetua a escala dos trabalhadores, ou seja, transforma números em nomes, por meio do rodízio.

Os trabalhadores escalados que efetivamente prestarem os serviços respectivos perceberão a remuneração devida nas 48 horas subseqüentes ao término do serviço, salvo outro prazo previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho, nos termos do art. 2º, § 1º da Lei nº 9.719/98.

O operador portuário ou tomador de mão-de-obra deverá repassar, em 24 horas do término do turno, a remuneração dos TPAs ao OGMO para que este possa efetuar o pagamento, salvo outro prazo previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

A remuneração é calculada com base nos seguintes fatores: turno (diurno ou noturno); tipo e número de paralisações, ocorrência de horas extraordinárias (nos intervalos intra ou interturnos); tipo de carga; tipo de faina; tonelagem, cubagem ou unidades; navio atracado ou fundeado; categoria envolvida; função desempenhada; e trabalho em domingos ou feriados. Tais itens são as variáveis empregadas no cálculo do Montante de Mão-de-Obra (MMO) e devem estar previstas em acordo ou convenção coletiva de trabalho. Exemplifiquemos:

Operação 1: desembarque de bobina de papel – faina classe 1.1.0 (não há necessidade de ser desmembrada e já é pré-lingada⁵³); com navio atracado, em horário normal (turno de oito horas), carregando 308 volumes com 220.260 kg. A taxa convencional para essa operação (faina 1.1.0) é de R\$0,288 por tonelada (taxa de produção, conhecida por taxa “P”). Total: $220,26 \times R\$0,288 = R\$63,43$ (A).

Entretanto, durante a operação houve paralisação, por culpa do operador portuário, por cinco horas. Logo, haverá a remuneração dessas horas paradas: $5 \times R\$ 1,382$ (taxa de salário-dia conhecida por taxa “S”) = R\$6,91 (B).

Houve, ainda, extensão do trabalho por mais duas horas, sendo movimentado, nesse tempo, 276 volumes ou 189.060 kg. Nesse caso, a remuneração seria: $189,06$ toneladas \times R\$0,432 (taxa “P”) = R\$81,67 (C).

O total de remuneração desse período seria $A + B + C = R\$152,01$. Sobre esse valor incide o 1/6 correspondente ao repouso semanal remunerado. Assim, o MMO seria de $152,01 \times 7/6$: R\$177,35. Este valor é a base da remuneração de cada trabalhador, também chamado de “cota”. De acordo com a função exercida na equipe de trabalho, o trabalhador auferirá uma ou mais cotas (chefe-geral, chefe de porão, operador de máquina, etc.).

Vale ressaltar que se o valor da remuneração total proveniente da soma $A+B+C$ fosse inferior ao valor da diária (8 horas \times taxa “S”) este seria o valor do total da remuneração.

Há atividades e funções que são remuneradas somente pela taxa “S”, a exemplo do peador/despeador e do vigia portuário.

⁵³ Carga pré-lingada: carga que já vem unitizada numa lingada do armazém. Tal procedimento evita que o trabalhador faça a lingada antes do embarque.

Note-se que a contabilização da produção é feita durante a operação pelos conferentes, que elaboram o *tallie* de produção e o repassam ao operador portuário, que o enviam ao OGMO para o processamento da folha de pagamentos.

Na folha de pagamentos constarão, ainda, os valores devidos a título de férias e gratificação natalina.

O cálculo das férias é feito nos termos da CLT – 1/12 avos mais 1/3 (do MMO). O montante das férias deve ser recolhido em conta vinculada individual aberta pelo OGMO para esse fim, conforme prevê o art. 2º, § 2º, da Lei nº 9.719/98, até o dia 2 do mês subsequente ao turno de trabalho executado, salvo se convenção coletiva de trabalho dispuser de outra forma. Os momentos de saque serão previstos em decreto regulamentador à Lei nº 9.719/98. Entretanto, usualmente são pagos ao TPA logo após o repasse do valor pelo operador portuário ou do tomador de mão-de-obra ao OGMO.

No caso do cálculo da gratificação natalina, o percentual será único no valor de 1/12 do MMO pagos na forma da regulamentação a ser expedida em decreto. Entretanto, usualmente, vem sendo pago ao TPA logo após o repasse do valor pelo operador portuário ou do tomador de mão-de-obra ao OGMO.

O FGTS é recolhido sobre o MMO, a gratificação natalina e a remuneração de férias nos percentuais e prazos previstos na legislação específica.

Sobre a remuneração bruta do TPA incidem os descontos relativos à contribuição previdenciária, ao Desconto de Assistência Sindical (DAS)⁵⁴, ao Imposto de Renda, à pensão alimentícia e a outros previstos em convenção coletiva de trabalho. Ressalte-se que a forma de desconto da contribuição previdenciária do trabalhador avulso é feita progressivamente nas alíquotas de 8%, 9% ou 11% conforme os pagamentos acumulados ao longo do mês, nos termos do § 3º do art. 15 da Instrução Normativa nº 31, de 13 de julho de 2000 do INSS.

De outro lado, sobre os operadores portuários e tomadores de mão-de-obra, são recolhidas pelo OGMO as seguintes contribuições patronais: contribuição previdenciária, acidente de trabalho, Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM)⁵⁵ e outros.

Aos operadores portuários cabem custear as despesas do OGMO.

⁵⁴ Esse desconto incide na forma de percentual sobre o MMO. Cada categoria de trabalhador portuário decide seu percentual em assembléia sindical. Na prática, todos os trabalhadores descontam DAS, pois se não o fizerem poderão ter problemas na escalação.

⁵⁵ O FDEPM substitui o salário-educação e é quem financia os sistema de cursos profissionais para os trabalhadores portuários. É administrado pela Marinha.

Vale ressaltar que aos sindicatos não cabe nenhuma ingerência sobre a administração da mão-de-obra portuária. A nova lei desautoriza qualquer repasse monetário dos operadores portuários ou OGMO aos sindicatos, em vista de legislação revogada.

Na fiscalização do FGTS dos trabalhadores portuários avulsos, o Auditor-Fiscal do Trabalho examinará no OGMO os documentos abaixo:

- I – Folhas de Pagamento e/ou Recibos de Pagamentos⁵⁶;
- II – Relação de Trabalhadores Avulsos (RTA), emitidas até abril de 1995⁵⁷;
- III – Guia de Recolhimento do FGTS (GRE), a partir de maio de 1995; e
- IV – Guia de Recolhimento do FGTS e Informações à Previdência Social (GFIP), a partir de janeiro de 1999.

Exemplifiquemos a incidência do FGTS: suponha remuneração básica (somatório dos MMOs) no mês importe de R\$100,00. A importância correspondente ao custeio de férias será de R\$11,12 (1/12 + 1/3) e ao custeio da gratificação natalina será de R\$8,34 (1/12).

Assim, se somarmos aos R\$100,00; R\$ 11,12 e R\$ 8,34 teremos um total de R\$119,46. Sobre esse valor incidirá o percentual de 8% do FGTS, resultando em R\$9,55. Assim, ordinariamente, verifica-se a regularidade do recolhimento pela incidência de 9,5568% sobre a remuneração básica total do TPA.

O cotejo entre folha de pagamento e a RTA ou GRE ou, atualmente, GFIP não é simples, vez que são emitidas tantas folhas quantas forem as ocorrências da combinação navio/porão/turno/atividade⁵⁸ e as guias do FGTS, em geral, emitidas por mês e atividade. Assim, o Auditor-Fiscal do Trabalho deverá concentrar todas as folhas de pagamento no mês em que cada trabalhador constar, a fim de totalizar as remunerações pagas, aplicar a alíquota de 8% e comparar com o lançamento na RTA ou GRE ou GFIP. Atualmente, a Instrução Normativa n° 31 do INSS determina a elaboração, pelo OGMO, de folhas consolidadas mensais (art. 17, § 2°).

⁵⁶ Grande parte dos OGMOs deposita a remuneração dos TPAs diretamente em contas bancárias por meio de transferências *on line*. O TPA deve procurar o OGMO para receber os comprovantes de pagamento.

⁵⁷ Até abril de 1995, o FGTS era recolhido utilizando-se de uma Guia de Recolhimento (GR) e uma Relação de Trabalhadores Avulsos (RTA) – para os demais trabalhadores era feita uma Relação de Empregados (RE).

⁵⁸ Cada folha é referente ao porão de um determinado navio, num determinado turno, de uma determinada atividade portuária (estiva, conferência, etc). A divisão por porão justifica-se, pois cada porão tem um terno (equipe) vinculado, que realiza uma faina específica com uma produtividade própria.

AS REGRAS PARA INSCRIÇÃO NO REGISTRO E CADASTRO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS À ÉPOCA DA LEI N^o 8.630/93

Como já demonstrado, após a extinção das DTMs, em 14.2.89, as DRTs não continuaram o trabalho de controle dos trabalhadores portuários avulsos, salvo algumas exceções. Mas as necessidades de trabalhadores nos portos continuavam. Dessa forma, os sindicatos de avulsos passaram a controlar o direito do trabalhador ao trabalho. Ainda na época das DTMs, a fim de solucionar o problema dos “bagrinhos”⁵⁹ foi criada a chamada “força supletiva”, constituindo-se no embrião do atual cadastro. Esses trabalhadores não eram aceitos nos sindicatos portuários como sócios, permaneciam numa espécie de “lista reserva”, e eram denominados “candidatos” (candidato a sócio). Os integrantes da força supletiva, quando ocorria abertura de vagas no “time titular”, eram promovidos pela DTM e, automaticamente, passavam a sócios nos sindicatos.

Na “gestão” dos sindicatos, os critérios técnicos usados pelas DTMs na abertura de vagas, controle do rodízio e promoção da força supletiva foram deixados de lado, sendo substituídos, em muitos casos, pelo fisiologismo e nepotismo; e, muitas vezes, usados como cacife político pelos dirigentes sindicais.

Por isso que, com a promulgação da Lei n^o 8.630/93, houve muita resistência em sua aceitação, pois além de novamente regulamentar o trabalho portuário, acabando com abusos, investiu sobre o monopólio da administração dos sindicatos sobre a mão-de-obra.

Somente com a criação do GEMPO e o estabelecimento do “levantamento dos trabalhadores nos portos” pelo Decreto n^o 1.596/95 foi que se estabeleceram as condições para o funcionamento dos OGMOs; pois com a edição desse decreto conseguiu-se saber quem realmente eram os trabalhadores portuários para fins da composição do registro e cadastro dos OGMOs. O Decreto n^o 1.596/95 estabeleceu as seguintes exigências para a matrícula nos OGMOs:

⁵⁹ Bagrinho: também chamado “carteirão” ou “cavalo” ou “galinha”, poderá designar o trabalhador que não pertence ao sistema, mas que consegue trabalhar no porto por conta própria ou alheia (em nome de um trabalhador do sistema) ou ainda um trabalhador do sistema que realiza o trabalho em nome de outro.

REGISTRO

I – ter matrícula nas extintas Delegacias do Trabalho Marítimo até 14 de fevereiro de 1989 (Lei nº 7.731/89) ou nas Delegacias Regionais do Trabalho até 31 de dezembro de 1990;

II – comprovar exercício de atividade portuária até 25 de fevereiro de 1993, ou comparecer nos levantamentos dos portuários comprovando exercício de atividade no período 1991/1995, nos termos previstos no Decreto nº 1.596/95;

III – não tendo como comprovar os requisitos anteriores, ter sua situação regularizada nos termos do art. 8º ou parágrafo único do art. 9º do Decreto nº 1.596/95, ou seja, mediante convenção coletiva de trabalho.

A Comissão Nacional de Levantamento, sensível aos problemas ocorridos com o fim das DTMs, autorizou que os integrantes das forças supletivas que comprovassem inscrição nas DTMs e que atendessem o requisito do item II acima fossem enquadrados no art. 55.⁶⁰

CADASTRO

I – estar filiado ao respectivo sindicato de classe até 25 de fevereiro de 1993, independentemente de sua condição como candidato ou efetivo no quadro dessa entidade;

II – comprovar exercício de atividade portuária no período de 1991 a 1995;

III – não tendo como comprovar os requisitos anteriores, ter sua situação regularizada nos termos do art. 8º ou parágrafo único do art. 9º do Decreto nº 1.596/95, ou seja, mediante convenção coletiva de trabalho.

Ficaram enquadrados como cadastrados somente os trabalhadores que não comprovaram possuir matrícula, nem na força supletiva, nem nas DTMs, mas que vinham trabalhando com autorização dos sindicatos.

Habilitou-se, também, ao cadastro o trabalhador que se aposentou e retornou ao trabalho, na condição de “supletivo”, antes da edição da Lei nº 8.630/93, com base na Resolução nº 261 do Conselho Superior do Trabalho Portuário.⁶¹

Os TPAs que não preencheram os requisitos dos arts. 54 ou 55 da Lei nº 8.630/93 podem se encontrar nas seguintes situações:

⁶⁰ As comissões de levantamento à vista dos documentos apresentados pelos trabalhadores emitia um documento denominado Boletim de Atividade Portuária (BAP), com o enquadramento nos art. 55, 54 ou 70 da Lei nº 8.630/93 ou seu “não-enquadramento”. Esses BAPs serviram de base para que os OGMOs formassem seu registro e cadastro.

⁶¹ O CSTP emitia resoluções que à época tinham força de lei. Uma delas foi a Resolução nº 261, que permitiu o retorno ao trabalho do trabalhador aposentado que observasse as disposições ali elencadas.

I – ter participado do levantamento dos portuários e recebido “NÃO” no BAP. Nesse caso, só podem ter sua situação regularizada nos Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra nos termos do art. 8º do Decreto nº 1.596/95; e

II – não ter participado do levantamento dos portuários. Portanto, deverá comprovar junto aos OGMOs os requisitos da Lei nº 8.630/93 para inscrição no registro ou no cadastro.

A INSPEÇÃO DO TRABALHO NOS PORTOS

A coordenação das ações governamentais visando à modernização dos portos é atribuição do GEMPO, a quem cabe elaborar, implementar e monitorar o Programa Integrado de Modernização dos Portos (PIMOP).

A primeira fase do PIMOP tratou da implantação da Lei nº 8.630/93, tendo como principais metas atingidas:

- ⊙ pleno funcionamento dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), em todos os portos;
- ⊙ criação de Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMOs) em todos os portos organizados; e
- ⊙ indenização do trabalhador portuário avulso.

A segunda fase do PIMOP tem como documentos básicos:

- a) Plano de Ação Governamental para o Subsetor Portuário; e
- b) Programa Anual de Trabalho do GEMPO.

O Plano de Ação Governamental para o Subsetor Portuário tem vários objetivos, entre os quais podemos citar:

- ⊙ consolidação da implantação do modelo institucional criado pela lei dos portos;
- ⊙ recuperação e modernização da infra-estrutura portuária e melhoria de seu desempenho operacional;
- ⊙ fortalecimento do processo de negociação coletiva e disseminação do contrato coletivo de trabalho;
- ⊙ implantação e manutenção dos sistemas de acompanhamento de negociações coletivas, bem como o fortalecimento do sistema de fiscalização do trabalho;
- ⊙ promoção aos trabalhadores e aos empregadores dos conhecimentos sobre os procedimentos necessários para garantir a segurança e saúde do trabalhador, inclusive para a prevenção de acidentes e doenças ocupacionais; e
- ⊙ redução dos custos portuários.

Entre as metas a serem atingidas pelo MTE relacionadas no PIMOP, temos:

- ⊙ pleno desempenho das competências atribuídas aos OGMOs pela Lei nº 8.630/93;

- © implantação da multifuncionalidade no trabalho portuário;
- © implantação de medidas de amparo financeiro à mão-de-obra, em função das repercussões sociais decorrentes do processo de modernização dos portos;
- © elaboração e divulgação do manual de fiscalização do trabalho marítimo, portuário e na pesca e treinamento de Auditores-Fiscais do Trabalho para fiscalização dessas atividades;
- © estabelecimento de rotinas para a geração de estatísticas quanto às ações de fiscalização do trabalho marítimo, portuário e na pesca;
- © adequação da legislação de segurança e saúde aos trabalhos portuários, considerando o disposto na Convenção nº 152 da OIT, promulgada pelo Decreto nº 99.534/90; e
- © requalificação profissional dos trabalhadores avulsos que não preencheram os requisitos para registro no OGMO, a fim de reinseri-los no mercado de trabalho.

ROTINA DE FISCALIZAÇÃO EM NAVIO

O trabalho de campo na fiscalização do trabalho portuário, embora admita uma flexibilidade em sua rotina, deve procurar seguir uma seqüência lógica no seu desenvolvimento. A seguir descreveremos alguns passos, a título de sugestão, já que o Auditor-Fiscal do Trabalho poderá optar por um planejamento próprio que julgue mais adequado.

O primeiro passo ao fiscalizar o trabalho desenvolvido em um navio é a verificação física. Para isso é fundamental que o Auditor-Fiscal do Trabalho já disponha de uma cópia da escala diária de trabalhadores daquele navio. Infelizmente, na maioria dos portos, ainda não há essa disponibilidade. Muitos sindicatos que continuam fazendo a escala em sistema de rodízio não fornecem cópia da mesma durante o transcurso do turno de trabalho respectivo. Assim, até mesmo a guarda-portuária, a quem cabe a fiscalização do acesso ao porto, fica prejudicada. Em condições ideais a escala diária deve ser providenciada pelo OGMO e disponibilizada aos interessados. Caso não se disponha da escala antecipadamente, deve-se anotar o nome dos trabalhadores presentes, para posterior confronto com a escala.

A fiscalização, em princípio, deve começar pelos trabalhadores que ficam no cais: trabalhadores em capatazia e conferentes. Normalmente, há um terno de cada atividade para cada porão em que se esteja desenvolvendo uma faina. Posteriormente, ao se adentrar ao navio serão fiscalizadas as outras atividades:

- © vigia – obrigatoriamente teremos um no portaló, a quem cabe esclarecer se o operador contratou ou não outros vigias, o que é raro;
- © bloquista – fica normalmente no porão, muitas vezes desenvolvendo faíνας próprias da estiva que lhe são cedidas a título precário;
- © estiva – a maioria fica no porão ou no convés, conforme onde se desenvolve a faina. O guincheiro, pela própria localização onde trabalha, dificulta a verificação física;
- © consertadores – normalmente ficam a bordo, embora só atuem no caso de avaria da carga.

Deve-se anotar o nome e inscrição do trabalhador, exigindo-se para tanto que o mesmo apresente o seu cartão de identificação, também chamado de crachá ou carteira. Ao copiar os dados do cartão de identificação deve-se atentar para a autenticidade, pois eles estão sujeitos a falsificação, principalmente com o recurso de fotocópias coloridas, ou adulteração, quando apresentam rasuras.

O acesso ao porto deve ser controlado, o que é uma atribuição da guarda portuária, que é subordinada à administração portuária. Assim só deveriam ter acesso ao porto trabalhadores portando o seu cartão de identificação, que o qualificam como avulso inscrito no OGMO, e que comprovassem estar escalados para o trabalho naquele turno. Daí a importância da prévia entrega da escala diária para a guarda portuária.

Após o encerramento da verificação física, o fiscal deverá notificar o OGMO (não necessariamente no mesmo dia) a apresentar a documentação referente à remuneração da operação fiscalizada a bordo do navio.

Deve-se sempre esperar pelas folhas de pagamento, pois possíveis divergências entre as escalas e a verificação física efetuada poderão ser sanadas a tempo pelo operador portuário. A folha de pagamento é, geralmente, o melhor documento para se verificar possíveis irregularidades a bordo.

As discrepâncias existentes entre as folhas de pagamento e a verificação física ensejarão a lavratura de auto de infração em face do operador portuário ou tomador de mão-de-obra. O OGMO só será responsabilizado quando a responsabilidade pela fiscalização da presença do trabalhador a bordo for sua, inequivocadamente.

PRINCIPAIS INFRAÇÕES ENCONTRADAS NOS PORTOS

Entre as situações de descumprimento legal ocorridas nos portos citamos as mais comuns:

REALIZAÇÃO DE TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO COM TRABALHADOR NÃO REGISTRADO OU CADASTRADO NO OGMO E SEM QUALIFICAÇÃO

É o caso do “bagrinho”. Essa infração está, por vezes, associada a práticas sindicais aéticas, em que dirigentes sindicais negociam com trabalhadores fora do OGMO o acesso ao trabalho portuário. Mas, também, é freqüente o trabalhador portuário delegar a um parente, amigo ou vizinho sua oportunidade de trabalho.

Essa infração é, também, muito comum na atividade de capatazia, pois há divergência na interpretação do art. 26, parágrafo único, da Lei nº 8.630/93; e não havia o costume do trabalho avulso nessa atividade. Assim, muitas empresas, em especial os terminais privativos, contratam trabalhadores a prazo indeterminado fora do OGMO, para atuarem na retaguarda do porto (pátios e armazéns dentro da área do porto organizado). Deve-se proceder com cuidado na constatação dessa infração, pois o operador portuário ou tomador de mão-de-obra pode ter recrutado os TPAs, sem que houvesse interesse pela vaga. Nesse caso, a empresa pode contratar fora do OGMO, mas deve providenciar a qualificação do trabalhador nos mesmos moldes em que é feito pelo OGMO.

A questão é complexa pois envolve a fixação de pisos normativos para a contratação com vínculo empregatício, pelos acordos e convenções coletivas de trabalho, atraentes para o TPA, sem o que não há candidatos à vaga em razão do baixo salário oferecido.

DESIGUALDADE NA ESCALAÇÃO EM RODÍZIO

Essa infração é freqüente, mas de difícil constatação. Ocorre quando um TPA registrado tem seu direito ao rodízio obstaculizado pela entidade escaladora. Ainda hoje é comum o TPA ser penalizado com a suspensão do rodízio pelos próprios dirigentes sindicais.

Mas pode ocorrer em sentido inverso. Algum TPA ser beneficiado com mais oportunidades de trabalho que os demais.

A constatação torna-se difícil, pois, em geral, os sindicatos (que ainda hoje

efetuem boa parte da escalação) não registram a presença, nos locais de escalação, dos TPAs que não conseguiram se empregar. A caracterização é muitas vezes possível pela análise dos pagamentos efetuados pelo OGMO e pela observância do intervalo entre jornadas, já que os TPAs privilegiados costumam se empregar bem acima da média e sempre dobrar seus turnos de trabalho.

REALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS COM TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO SEM REQUISICÃO DA MÃO-DE-OBRA AO OGMO

Em alguns casos, pode ocorrer que o tomador de mão-de-obra requisite o TPA ao sindicato e não ao OGMO. Isso às vezes acontece em portos com OGMO incipiente por pressão dos sindicatos, mas também ocorre com OGMO operante. Nesse último caso, pode ser que o próprio OGMO deixa de atender a requisição quando o tomador de mão-de-obra não é operador portuário e, portanto, seu constituinte, não obstante o art. 13 da Lei nº 9.719/98 ser claro nesse sentido. É possível, ainda, que a taxa cobrada pelo OGMO para fornecer TPA a tomadores que não são operadores portuários seja muito alta, levando o tomador a procurar o sindicato.

O OGMO NÃO TER DISPONÍVEL PARA FISCALIZAÇÃO AS LISTAS DE ESCALAÇÃO DIÁRIA DOS TPAs, POR TOMADORES DE MÃO-DE-OBRA E POR NAVIO

Como já explanado, isso acontece porque alguns sindicatos que ainda detêm o poder de escalação não fornecem as escalas diárias para o OGMO e mesmo para a autoridade portuária. Sendo assim, o OGMO é o responsável pela não-disponibilização das listas.

OS TOMADORES DE MÃO-DE-OBRA NÃO FAZEREM A VERIFICAÇÃO DA PRESENÇA, NO LOCAL DE TRABALHO, DOS TRABALHADORES CONSTANTES DAS LISTAS DE ESCALAÇÃO DIÁRIA DE CADA NAVIO

Esse é um dos principais problemas enfrentados em grande parte pelos nossos portos. Na verdade, essa falta de verificação é presumida pela constatação da ausência injustificada ao posto de trabalho por TPA e o posterior pagamento ao mesmo como se tivesse trabalhado. Como a Lei nº 9.719/98 veda a remuneração ao TPA sem o correspondente pagamento, presume-se que não foi efetuada a verificação da presença, lavrando-se o correspondente auto de infração pela violação ao art. 6º da Lei nº 9.719/98.

A ausência injustificada do TPA pode se dar por dois motivos: 1) o “quarteio”: a divisão do turno de trabalho e da equipe de trabalho, ou seja, metade da equipe labora meio turno e a outra metade o resto do turno; todos auferindo a produção de todo o turno; e 2) o “cavalo” ou “galinha”: trabalhador que sub-roga em outro trabalhador seu direito ao trabalho, dividindo com este o ganho respectivo. Na primeira hipótese o trabalhador ganha sem trabalhar, pois lhe é computada uma

produção que não é sua; na segunda, ocorre a exploração de um trabalhador por outro pela intermediação do trabalho.

Tais práticas são danosas, mas têm raízes complexas. O quarteio é fundado no excesso de mão-de-obra nos portos, gerando equipes de trabalho numerosas. Também é uma forma de remuneração indireta, pois a baixa produtividade dos equipamentos portuários tendem a gerar baixos salários.

Pode ocorrer ainda que a ausência seja de um dirigente sindical, pois é comum que o dirigente se remunere escalando-se nos melhores trabalhos, mas sem comparecer ao mesmo.

O “cavalo” funda-se, muitas vezes, em trabalhadores que não mais possuem condições para o trabalho (velhice ou doença ou incompatibilidade) mas que continuam sendo escalados para tal, tendo que repassar sua oportunidade de trabalho para um colega em melhores condições (normalmente um cadastrado), dividindo com ele os rendimentos; ou, ainda, funda-se em trabalhadores que não dependem do porto para sobreviver, possuindo outras fontes de sustento, mas mantendo o direito à escalação, repassando o trabalho para um colega (em geral um cadastrado), subcontratando-o e dividindo os rendimentos do trabalho. Pode ser devido à tentativa de fraude ao FGTS, pois prefere trabalhar na condição de “cavalo”, sem aparecer nas escalas, para que possa sacar o FGTS após noventa dias de inatividade.

REALIZAÇÃO DE TRABALHO PORTUÁRIO COM TRABALHADOR TEMPORÁRIO

O art. 45 da lei dos portos veda expressamente essa prática, incompatível com o sistema avulso de trabalho. Nesse caso, o auto de infração é pela violação a esse mesmo artigo, por exigência do art. 11 da Lei nº 9.719/98.

INOBSERVÂNCIA DO INTERVALO DE ONZE HORAS ENTRE JORNADAS

As convenções coletivas de trabalho podem prever exceções a essa norma. Muitas vezes são relacionadas tantas exceções que isso acaba se tornando regra. Na verdade, os próprios TPAs, pela própria forma descontínua de trabalho, querem a “dobra”, que é a chance de ganhar uma remuneração maior, pois não sabem quando voltará a trabalhar.⁶² Em alguns casos, entretanto, a excepcionalidade é justificável, como, por exemplo, em portos sazonais ou em portos com um quantitativo de TPA insuficiente, enquanto não forem qualificados TPAs em número adequado. A infração é, nessa situação, ao art. 8º da Lei nº 9.719/98.

⁶² Apura-se essa infração primeiro conhecendo-se o “dia” do porto, ou seja, que horas se inicia o primeiro turno e termina o último (exemplo de “dia portuário”: 7h às 13h, 13h às 19h, 19h às 1h e 1h às 7h). Assim, o trabalhador do turno das 7h só poderá voltar a trabalhar no dia seguinte às 7h (jornada seguinte), mas o trabalhador do turno das 19h a 1h poderá trabalhar novamente às 13h (jornada seguinte com intervalo de onze horas).

SIMULTANEIDADE NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Está cada vez mais escassa, desde que a Inspeção do Trabalho voltou aos portos. Caracteriza-se por um trabalhador ser escalado para duas equipes simultaneamente (no mesmo turno de trabalho), muitas vezes em navios diferentes. Infração: art. 7º, parágrafo único, da Lei nº 9.719/98.

REMUNERAÇÃO DE TRABALHADOR SEM QUE O MESMO TENHA ESTADO EM EFETIVO SERVIÇO

Essa infração é ligada à falta de verificação de presença. Em geral, a autuação é feita pela não-verificação de presença ou pela remuneração ao ausente.

INCLUSÃO EM FOLHA DE PAGAMENTO DE “TRABALHADORES FANTASMAS”

Era muito comum quando o ganho do operador portuário era calculado por um percentual do custo da operação. Assim, se a despesa total for de R\$100,00, o ganho do operador seria, por exemplo de R\$5,00 (5%). Isso é, quanto maiores forem os custos, maior será o lucro do operador. Então, alguns maus empresários lançavam custos fictícios na operação para auferirem um lucro maior. Esse custo fictício poderia ser o lançamento de pagamento a um trabalhador inexistente. A atuação será pela remuneração a trabalhador que não compareceu ao trabalho (art. 6º, parágrafo único, da Lei nº 9.719/98).

Note-se, por essa infração, que pode haver uma espécie de conluio entre empresários e lideranças sindicais para o aumento de despesas e, conseqüentemente, benefícios mútuos. Entretanto, os embarcadores ou consignatários que arcam com esses custos, obviamente, os repassam aos consumidores. Assim, encarecem os produtos a serem exportados e importados, com prejuízo para toda a comunidade. Essa é uma das razões dos portos brasileiros terem sido por muito tempo dos mais caros do mundo.

Felizmente, com as privatizações e o incentivo à competição entre os portos brasileiros, além dos portos do Mercosul, esta prática espúria vem terminando, já que o preço cobrado pelos operadores tende a ser “fechado”, e. g., R\$ x por container movimentado.

INCLUSÃO EM FOLHAS DE PAGAMENTO DE TRABALHADORES NÃO INSCRITOS NO OGMO

Atualmente, é difícil de ocorrer com os trabalhos portuários, pois todos os OGMOs estão bem organizados nesse aspecto. Entretanto, alguns OGMOs assumiram encargos diversos da administração dos trabalhos portuários, como, por exemplo, a amarração de navios, podendo utilizar trabalhadores sem inscrição para esse fim.

OPERADORES PORTUÁRIOS DEPOSITANDO OU ENTREGANDO AOS SINDICATOS OS VALORES CORRESPONDENTES AOS SALÁRIOS, FÉRIAS E 13º DOS TRABALHADORES

Decorre da disposição de alguns sindicatos obreiros em resistir à implantação da nova normatização portuária. Atualmente, é raro encontrar essa infração devido à firme disposição da Inspeção do Trabalho em impedi-la com várias autuações nos OGMOS. (Art. 2º, inciso II, da Lei nº 9.719/98).

O CONFERENTE-CHEFE E O CONFERENTE-AJUDANTE SÃO COMUMENTE ESCOLHIDOS PELO OPERADOR PORTUÁRIO ENTRE OS TRABALHADORES POR ELE CREDENCIADO

Na legislação revogada isso era permitido. Entretanto, como já explanado, hoje existem somente duas formas de prestação de serviços nos portos: o trabalho avulso ou o trabalho com vínculo empregatício. Se o operador portuário deseja alguém para trabalhar sob sua confiança, que o contrate. Deve-se ter atenção pois essa prática pode ocorrer também em outras atividades portuárias, como as de estivadores. Outro ponto a ressaltar é que o credenciado pode aparecer sob várias denominações: supervisor, preposto, etc. Muitas vezes poderá ser remunerado “por fora”, não aparecendo nas folhas de pagamento do OGMO. A autuação, nesse caso, é pelo art. 41 da CLT.

O DESEQUILÍBRIO NO RODÍZIO

Ocorre muitas vezes pelo fato de os sindicatos obreiros manterem a escalação dos TPAs. Esses sindicatos mantêm uma série de privilégios para alguns trabalhadores, como por exemplo, um rodízio especial para aqueles que estejam prestes a se aposentar ou a obtenção de trabalho para os dirigentes sindicais ou para apaniguados de suas lideranças. Ocorre ainda a aplicação de penalidade a trabalhador por liderança sindical afastando-o ilegalmente do rodízio.

Essa prática é perfeitamente comprovável pela análise da estatística dos trabalhos realizados. A autuação é por infringência ao art. 5º da Lei nº 9.719/98.

DESCONTOS SINDICAIS ABUSIVOS

Era um sistema antigo que se justificava pelos encargos administrativos exercidos pelos sindicatos de trabalhadores. Os próprios trabalhadores abriam mão de parte de seus rendimentos para remunerar os serviços prestados pelo seu sindicato. Entretanto, hoje não mais se justifica descontos de 15, 20, 25% ou mais de cada serviço prestado, haja vista que os sindicatos não exercem mais atividades administrativas. Muitos sindicatos, inclusive, devolvem parte do Desconto de Assistência Social (DAS) ao final de cada mês ou do ano, sem qualquer correção monetária. Tal prática deve-se ao fato de que muitos sindicatos emprestam dinheiro aos trabalhadores

no correr do mês e se ressarcem por meio do DAS. Some-se a isso que muitos desses descontos foram estabelecidos em assembléias sindicais da década de 60.

Ressalte-se que essa é uma das principais razões pelas quais os sindicatos lutam por manter a escalação dos TPAs, pois dessa forma compelem os trabalhadores a manterem-se sindicalizados. Se um TPA desvincular-se de seu sindicato poderá ficar impedido de concorrer ao rodízio.

O combate a essa infração é por intermédio de autuação ao OGMO por desconto indevido (quando não existir assembléia sindical ou convenção coletiva de trabalho vigentes). Entretanto, existindo instrumento legal, caberá denúncia ao Ministério Público do Trabalho para providências junto à Justiça do Trabalho.

TRABALHADORES MATRICULADOS INDEVIDAMENTE NO OGMO

Essa infração foi bastante comum quando da implantação dos OGMOs. Como já foi dito, somente aqueles trabalhadores que receberam BAPs “sim” ou BAPs “não” mas com sua situação regularizada por convenção coletiva de trabalho; ou ainda aqueles que mesmo não tendo participado do levantamento portuário, comprovaram os requisitos estabelecidos em lei têm direito à matrícula no OGMO (registro ou cadastro). Para os TPAs que passaram a exercer a atividade portuária após a edição da lei dos portos, bastaria a qualificação em entidade indicada pelo OGMO (cadastro) e a seleção com base em critérios definidos em convenção coletiva de trabalho para inscrição no registro.

Muitas auditorias foram feitas em diversos OGMOs para comprovação desta irregularidade, cotejando o registro e o cadastro com as publicações no Diário Oficial da União e verificando a documentação apresentada pelos trabalhadores “não levantados” e as convenções coletivas celebradas para a regularização de situação de TPA.

Outra constante irregularidade é a permanência no registro ou cadastro de TPA aposentado. O art. 27, § 3º, da Lei nº 8.630/93 prevê o cancelamento da inscrição do trabalhador portuário que se aposentar. Entretanto, muitos OGMOs, por pressão dos sindicatos, mantêm esses trabalhadores no rodízio, prejudicando os demais, que perdem oportunidades de trabalho. Por isso é necessário uma auditoria no registro e cadastro do OGMO confrontando com o relatório de benefícios concedidos pela Previdência Social.

Em ambos os casos, caberá autuação pelo art. 1º da Lei nº 9.719/98.

EXECUÇÃO DE SERVIÇOS NÃO PORTUÁRIOS

Alguns OGMOs vêm assumindo outras atribuições que não a administração da mão-de-obra avulsa, e.g., fornecimento de amarradores, fornecimento de TPAs

para atividades não portuárias a algumas administrações portuárias. Esse procedimento é temerário, tendo em vista as inúmeras ações trabalhistas buscando inserção do trabalhador nos OGMOs. Assim, este começa fazendo somente a amarração ou outra tarefa e, posteriormente, ganha na Justiça o direito amplo ao trabalho portuário. Por outro lado, algumas administrações portuárias utilizam TPAs como se fossem empregados, laborando diariamente em atividade de manutenção e limpeza, tentando fugir da vinculação empregatícia.

No OGMO, essa infração é autuada com base no art. 25 da Lei nº 8.630/93, por exigência do art. 11 da Lei nº 9.719/98; e no caso da administração portuária, pelo art. 41 da CLT.

COOPERATIVAS DE TPAs IRREGULARES;

Além da fiscalização especial sobre a cooperativa, com base na Lei nº 5.764/71 e na Portaria nº 925 da SEFIT, deverá ser verificado se a cooperativa preenche os requisitos do art. 17 da Lei nº 8.630/93. No caso de irregularidade, deverá ser formulada denúncia ao Ministério Público do Trabalho e à Administração Portuária visando ao descredenciamento e à desconstituição da cooperativa de trabalho.

NORMA DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO

Até a edição da Portaria nº 53 de 17 de dezembro de 1997, que aprovou o texto da Norma Regulamentadora nº 29, que trata da segurança e saúde no trabalho portuário, era muito difícil a fiscalização nesse sentido, uma vez que a maior parte das normas de segurança e saúde não se aplicava aos portuários devido a sua especificidade, gerando a proliferação de acidentes de trabalho e moléstias profissionais.

A partir de 1983, com o ingresso de médicos do trabalho, engenheiros e agentes de higiene e segurança nos quadros das DTMs, iniciou-se a fiscalização das condições de segurança e saúde nos trabalhos portuários. Identificou-se então a inadequação da legislação relativa ao assunto, surgindo as primeiras propostas de adequação da legislação e as primeiras estatísticas de acidentes de trabalho no setor portuário. Ainda nessa década, a partir de estudos realizados pelo escritório de representação da FUNDACENTRO em Santos, foram elaboradas propostas consideradas embrionárias em relação à NR-29.

Em 1990, pelo Decreto nº 99.534, é promulgada a Convenção nº 152 da OIT, relativa à segurança e higiene dos trabalhos portuários, o que reforçou a necessidade de normatização das condições de trabalho do setor.

Em 27.4.1995, pela Portaria nº 399, é criado o Grupo Técnico encarregado da elaboração da Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, a partir das propostas oriundas de diversos seminários realizados, com a participação de profissionais das DRTs e da FUNDACENTRO, com comprovada experiência técnica na área. Nesse mesmo ano foi publicada a primeira versão da NR-29 e teve início ampla discussão sobre o tema, com a criação do Grupo de Trabalho Tripartite – GTT. Esse grupo contou com a participação de representantes de segmentos dos trabalhadores, de empresários e do Governo, bem como colaboração da OIT e do GEMPO.

Do trabalho do GTT, resultou o texto da NR-29. A Portaria nº 53 manteve o GTT para acompanhamento da implantação da NR-29.

A NR-29 e a segurança e saúde do trabalho nos portos serão objetos de manual específico.

RESUMO DAS NOTAS TÉCNICAS E ENTENDIMENTOS EMITIDOS PARA A INSPEÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO

APOSENTADORIA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

APOSENTADORIA POR TEMPO DE SERVIÇO

A inscrição no registro ou cadastro do trabalhador portuário extingue-se por aposentadoria, se o benefício previdenciário foi concedido após 25.2.1993, data de vigência da Lei nº 8.630/93. É relevante lembrar que tal extinção de inscrição decorre tão-somente da aposentadoria como trabalhador portuário. O retorno do aposentado à inscrição no cadastro está condicionada à existência de vaga e outras exigências emanadas do OGMO.

APOSENTADORIA POR DOENÇA, ACIDENTE DE TRABALHO OU INVALIDEZ

Em qualquer dessas situações a inscrição no registro e no cadastro será mantida enquanto perdurar tal condição, conforme depreende-se dos arts. 475 e 476 da CLT combinados com art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal. No entanto, a verificação de que trabalhador em tal situação continua constando de escala rodiziária ensejará infração ao art. 1º da Lei nº 9.719/98.

APOSENTADORIA ESPECIAL

O retorno do portuário em aposentadoria especial (regida pela Lei nº 8.213/91 e pelo Decreto nº 3.048/99) fica obstado pela própria natureza do benefício, o que foi gerado pelo exercício do trabalho em presença de agentes nocivos, ou seja, as condições insalubres ou perigosas daquela atividade. É bom lembrar que tal óbice só é aplicável às aposentadorias especiais ocorridas após 24.4.95, data da vigência da Lei nº 9.032/95, que alterou a Lei nº 8.213/91. Não obstante, se o trabalhador optar pelo cancelamento do benefício (ver disposições da OS Conjunta nº 98 de 9.6.99) poderá reingressar no sistema, nas mesmas condições do trabalhador aposentado por tempo de serviço.

EXERCÍCIO DE ATIVIDADES ESTRANHAS AO GERENCIAMENTO DO TRABALHO PORTUÁRIO PELO OGMO

As disposições do art. 25 da Lei nº 8.630/93 vedam a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão da mão-de-

obra do trabalhador portuário elencado na supracitada lei. Assim, inviável e irregular o fornecimento e gerenciamento pelo OGMO de trabalhadores das categorias profissionais de amarradores, carregadores de bagagem, ensacadores e outras não previstas na lei mencionada. Na mesma linha de raciocínio, é irregular o atendimento de requisições de trabalhadores portuários avulsos para o exercício de atividade não-enquadrada como operação portuária.

CONFERÊNCIA DE CARGA E DESCARGA VERSUS CONFERÊNCIA DE CAPATAZIA

As atividades de conferência de carga e descarga e de conferência de capatazia apesar de similares na forma não se confundem. A primeira é direcionada à movimentação de mercadorias no embarque e desembarque do navio e se destina a validar o manifesto de carga e propiciar a remuneração por produção dos trabalhadores portuários. Enquanto a outra tem a ver com a responsabilidade do depositário da mercadoria perante a Alfândega e o consignatário. Assim, até que seja implementada a multifuncionalidade prevista no art. 57, §1º da Lei nº 8.630/93, o serviço previsto no inciso III do § 3º do mesmo artigo é reserva legal dos trabalhadores portuários oriundos da categoria de conferente de carga e descarga.

GUARDA PORTUÁRIA

Configura-se como atividade-fim da administração do porto (art. 33, § 1º, inciso VIII, da Lei nº 8.630/93), e por não se confundir com a vigilância patrimonial regulada na Lei nº 7.102/93, a Guarda Portuária deve ser organizada pela Autoridade Portuária utilizando-se de pessoal próprio contratado a prazo indeterminado e regularmente treinado e supervisionado.

INSCRIÇÃO NO REGISTRO DO OGMO DE TRABALHADORES DE CAPATAZIA ORIUNDOS DA ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA DESLIGADOS POR ADESÃO A PDV

O art. 70 da Lei de Modernização dos Portos garantiu a inscrição no registro do OGMO aos trabalhadores em capatazia demitidos *sem justa causa* após a sua vigência. Aqueles que aderem a um PDV fazem-no *voluntariamente*, o que afasta a figura da demissão sem justa causa, não tendo, portanto, o direito àquela inscrição. Entretanto, pelo Parecer/CJ/MTb nº 001/97, de 9 de janeiro de 1997, aprovado pelo Parecer/CJ/MTb nº 008/97, de 10 de janeiro de 1997, a Consultoria Jurídica do então MTb entendeu que há o direito à inscrição no registro desses trabalhadores, razão por que não se pode autuar o OGMO por inscrição irregular.

INTERCÂMBIO

Tem sido prática, mais ou menos generalizada, nos portos brasileiros o chamado “intercâmbio”, que consiste na transferência temporária de trabalhadores de um para outro porto. Entendemos viável o conceito do intercâmbio, haja vista o item 22 da Recomendação nº 145 da OIT. Consideramos, porém, que essa possibilidade deve constar em Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) envolvendo os sindicatos de operadores e de trabalhadores dos portos que queiram permitir tal prática; essa CCT teria caráter autorizativo e deveria estabelecer as condições gerais em que poderia se dar o intercâmbio. A operacionalização do intercâmbio, sua oportunidade, o número de vagas e os períodos, por se tratarem de matéria especificamente afeta à administração da mão-de-obra, deveriam ser objeto de convênio entre os OGMOs interessados.

CONTRIBUIÇÃO SINDICAL DOS TRABALHADORES AVULSOS

A Contribuição Sindical dos trabalhadores avulsos corresponde a 1/30 (um trinta avos) da remuneração percebida no mês de fevereiro (ou último mês trabalhado) excluídas as parcelas referentes a férias e 13º salário. O desconto será efetuado em março e o recolhimento em abril. Em não havendo trabalho em março, posterga-se a retenção e o recolhimento para o primeiro mês em que houver trabalho.

ATUAÇÃO DE COOPERATIVA CONSTITUÍDA NOS TERMOS DO ART. 17 DA LEI Nº 8.630/93

Nos exatos termos dos arts. 16 e 17 da Lei nº 8.630/93, a cooperativa constituída por trabalhadores registrados e pré-qualificados como operadores portuários é titular e responsável pela coordenação e direção das operações que realizar. Assim, deverá proceder a todos os trabalhos elencados no art. 26 da supracitada lei, requisitando junto ao OGMO a mão-de-obra complementar que julgar necessária. A prestação de serviços efetivada por cooperativa ou cooperado a outro operador portuário/tomador de mão-de-obra constitui fraude à Lei nº 8.630/93 e à CLT.

AGENTE DE NAVEGAÇÃO

O Agente de Navegação, nos termos dos arts. 6º e 13 da Lei nº 9.719/98, é tomador de força de trabalho avulso na área do porto organizado, atuando especialmente na requisição de vigias portuários para embarcações fundeadas e trabalhadores de bloco. Nessas situações, cabe ao Agente de Navegação verificar a presença de tais trabalhadores no local de trabalho, assim como repassar ao OGMO os valores correspondentes a sua remuneração e respectivos encargos, no prazo de 24 horas após a prestação do serviço.

QUANTITATIVO DA REQUISIÇÃO

Salvo disposição expressa de Sentença Normativa, Acordo ou Convenção Coletiva, o operador portuário/tomador de mão-de-obra deve requisitar ao OGMO o número de trabalhadores que julgar necessário para a consecução da operação, desde que não utilize trabalhadores estranhos ao sistema (não inscritos no OGMO) na operação portuária.

COMPETÊNCIA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA PARA AUTUAÇÃO

A competência da Autoridade Portuária no exercício de seu poder de polícia na área do porto organizado não se confunde com a competência fiscalizatória das demais autoridades nos portos. São esferas de competência distintas; assim, não pode a administração portuária, com base nos arts. 37, inciso I, 39, inciso I e 44, todos da Lei nº 8.630/93, aplicar penalidades em razão de infrações trabalhistas, salvo se provocada pela autoridade da Inspeção do Trabalho.

REQUISIÇÃO DO CONSERTADOR

A atividade portuária de conserto de carga não pode ser exercida apenas por ocasião da avaria da carga, uma vez que o trabalhador não pode permanecer à disposição do operador portuário na expectativa da ocorrência de avaria sem ser remunerado. O operador que desejar realizar o conserto da carga deverá requisitar os TPAs que comporão as equipes de trabalho durante todo o tempo necessário para a realização da operação.

CARREGADOR DE BAGAGENS

O carregador de bagagens não se confunde com o trabalhador portuário, não sendo inscrito no OGMO. É responsável, quando solicitado, pelo transporte da bagagem dos passageiros e tripulantes que embarquem ou desembarquem nos portos.

À movimentação de bagagens por meio de contêineres não se aplica a Lei nº 8.630/93 e nem é competência dos carregadores de bagagem que não possuem a qualificação necessária.

LEGISLAÇÃO

LEI N.º 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

Dispõe sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – porto organizado: o construído e aparelhado para atender às 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;

II – operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III – operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV – área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei;

V – instalação portuária de uso privativo: 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.

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta Lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I – de contrato de arrendamento, celebrado com a União, no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre por meio de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II – de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente – RIMA.

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I – uso público;

II – uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do *caput* deste artigo, as relativas:

I – ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II – ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV – ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V – à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI – aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contrato e as sanções respectivas;

VII – à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII – aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X – às garantias para adequada execução do contrato;

XI – ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a 50 anos;

XII – à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII – às hipóteses de extinção do contrato;

XIV – à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV – à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI – ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII – às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII – ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à

União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o *caput* deste artigo cabe recurso, no prazo de 15 dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta Lei.

§ 2º Mantido o indeferimento, cabe recurso, no prazo de 15 dias, ao ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de 30 e 60 dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta Lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterà as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta Lei.

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§ 3º As instalações de que trata o *caput* deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado).

CAPÍTULO III **DO OPERADOR PORTUÁRIO**

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I – que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II – de embarcações empregadas:

- a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;
- b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;
- c) na navegação interior e auxiliar;
- d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;
- e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários.

III – relativas a movimentação de:

- a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;
- b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;
- c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações.

IV – relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda ser necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior, deve requisitá-la ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no *caput* deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá 30 dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I – a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II – o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III – o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V – o Órgão local de Gestão de Mão-de-Obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta Lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto, e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO IV

DA GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

Art. 18. Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I – administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II – manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III – promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o *caput* deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho, no porto.

Art. 19. Compete ao Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do trabalho portuário avulso:

I – aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de 10 a 30 dias;
- c) cancelamento do registro;

II – promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV – arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI – submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender à requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta Lei, pelo Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O Órgão de Gestão de Mão-de-Obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenções ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta Lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O Órgão de Gestão de Mão-de-Obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta Lei, e terá por competência:

I – deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta Lei;

II – baixar as normas a que se refere o art. 28 desta Lei;

III – fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta Lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O Órgão de Gestão de Mão-de-Obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

CAPÍTULO V

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27. O Órgão de Gestão de Mão-de-Obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo Órgão de Gestão de Mão-de-Obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo Órgão de Gestão de Mão-de-Obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPÍTULO VI
DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

SEÇÃO I
DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

- I – baixar o regulamento de exploração;
- II – homologar o horário de funcionamento do porto;
- III – opinar sobre a proposta de orçamento do porto;
- IV – promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- V – fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- VI – zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- VII – desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VIII – homologar os valores das tarifas portuárias;
- IX – manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;
- X – aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- XI – promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- XII – assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;
- XIII – estimular a competitividade;
- XIV – indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o Conselho de Administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;
- XV – baixar seu regimento interno;
- XVI – pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando ao aumento da produtividade e à redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema *roll-on/roll-off*.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I – bloco do poder público, sendo:

- a) um representante do Governo Federal, que será o presidente do Conselho;
- b) um representante do estado onde se localiza o porto;
- c) um representante dos municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão.

II – bloco dos operadores portuários, sendo:

- a) um representante da Administração do Porto;
- b) um representante dos armadores;
- c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas, localizadas dentro dos limites da área do porto;
- d) um representante dos demais operadores portuários.

III – bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

- a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;
- b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários.

IV – bloco dos usuários dos serviços e afins, sendo:

- a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;
- b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;
- c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I – pelo ministério competente, governadores de estado e prefeitos municipais, no caso do inciso do *caput* deste artigo;

II – pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do *caput* deste artigo;

III – pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea “a” do *caput* deste artigo;

IV – pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea “b” do *caput* deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do Conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

- I – cada bloco terá direito a um voto;
- II – O presidente do Conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

SEÇÃO II DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II – assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III – pré-qualificar os operadores portuários;

IV – fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V – prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão-de-Obra;

VI – fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII – fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII – adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX – organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI – autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarca-

ção na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII – suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII – lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV – desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV – estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I – da autoridade marítima:

- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;
- d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto.

II – da autoridade aduaneira:

- a) delimitar a área de alfandegamento do porto;
- b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre por meio de licitação de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não-afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

SEÇÃO III

DA ADMINISTRAÇÃO ADUANEIRA NOS PORTOS ORGANIZADOS

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II – fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III – exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV – arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V – proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI – apurar responsabilidade tributária decorrente da avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;

VII – proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII – autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX – administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X – assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;

XI – zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I – na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II – na recusa, por parte do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III – na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I – advertência;

II – multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (UFIR);

III – proibição de ingresso na área do porto por período de 30 a 180 dias;

IV – suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 a 180 dias;

V – cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I – determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II – fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações, pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de 30 dias contados da intimação, para o conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta Lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado).

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 47. É fixado o prazo de 90 dias contados da publicação desta Lei para a constituição dos Órgãos locais da Gestão da Mão-de-Obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até 180 dias, à disposição desta Lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta Lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta Lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta Lei.

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de 60 dias.

Art. 52. A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988) é reduzida para:

- I – em 1993, 40% (quarenta por cento);
- II – em 1994, 30% (trinta por cento);
- III – em 1995, 20% (vinte por cento).

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

- I – 30% (trinta por cento) em 1993;
- II – 40% (quarenta por cento) em 1994;
- III – 50% (cinquenta por cento) em 1995;
- IV – 60% (sessenta por cento) em 1996;
- V – 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de 180 dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta Lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta Lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta Lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56. É facultado 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 de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta Lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigiância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I – capatazia: a 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;

II – estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III – conferência de carga: 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;

IV – conserto de carga: o reparo e 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;

V – vigilância de embarcações: 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 portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação.

VI – bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta Lei, requererem ao Organismo local de Gestão de Mão-de-Obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I – indenização correspondente a Cr\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do Fundo previsto no art. 64 desta Lei;

II – o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário-Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento, pelo trabalhador portuário avulso, da indenização.

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta Lei, para constituir sociedade comercial, cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto do § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – AITP destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso nos termos desta Lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta Lei.

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso à razão de 0,7 (sete décimos) de UFIR por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) UFIR por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de UFIR por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S/A, na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva, a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta Lei.

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta Lei.

§ 1º São recursos do Fundo:

- I – o produto da arrecadação do AITP;
- II – (vetado);
- III – o produto do retorno das suas aplicações financeiras;
- IV – a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do Fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O Fundo terá como gestor o Banco do Brasil S/A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta Lei, os Órgãos locais de Gestão de Mão-de-Obra informarão ao gestor do Fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta Lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando ao ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta Lei.

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta Lei, em qualquer dos Órgãos locais de Gestão de Mão-de-Obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do *caput* do art. 27 desta Lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72. (Vetado).

Art. 73. O BNDES, por intermédio do FINAME, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de 180 dias contados da publicação desta Lei, os arts. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também, os Decretos nº 24.324, de 1º de junho de 1934; 24.447, de 22 de junho de 1934; 24.508, de 29 de junho de 1934; 24.511, de 29 de junho de 1934; e 24.599, de 6 de junho de 1934; os Decretos-Lei nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952; 2.162, de 4 de janeiro de 1954; 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos-Lei nºs 3, de 27 de janeiro de 1966; 5, de 4 de abril de 1966; e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as

Leis nºs 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993, 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO
Alberto Goldmann
Walter Barelli

LEI N° 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998

Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências.

Faço saber que o Presidente da República adotou a Medida Provisória n° 1.728-19, de 1998, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antônio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art.1° Observado o disposto nos arts. 18 e seu parágrafo único, 19 e seus §§ 20, 21, 22, 25 e 27 e seus §§ 29, 47, 49 e 56 e seu parágrafo único, da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a mão-de-obra do trabalho portuário avulso deverá ser requisitada ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Art.2° Para os fins previstos no art. 1° desta Lei:

I – cabe ao operador portuário recolher ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra os valores devidos pelos serviços executados, referentes à remuneração por navio, acrescidos dos percentuais relativos a 13° salário, férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, encargos fiscais e previdenciários, no prazo de 24 horas da realização do serviço, para viabilizar o pagamento ao trabalhador portuário avulso;

II – cabe ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados e das parcelas referentes a 13° salário e férias, diretamente ao trabalhador portuário avulso.

§ 1° O pagamento da remuneração pelos serviços executados será feito no prazo de 48 horas após o término do serviço.

§ 2° Para efeito do disposto no inciso II, o Órgão Gestor de Mão-de-Obra depositará as parcelas referentes às férias e ao 13° salário, separadas e respectivamente, em contas individuais vinculadas, a serem abertas e movimentadas às suas expensas, especialmente para esse fim, em instituição bancária de sua livre escolha, sobre as quais deverão incidir rendimentos mensais com base nos parâmetros fixados para atualização dos saldos dos depósitos de poupança.

§ 3° Os depósitos a que se refere o parágrafo anterior serão efetuados no dia 2 do mês seguinte ao da prestação do serviço, prorrogado o prazo para o primeiro dia útil subsequente se o vencimento cair em dia em que não haja expediente bancário.

§ 4º O operador portuário e o Órgão Gestor de Mão-de-Obra são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos encargos trabalhistas, das contribuições previdenciárias e demais obrigações, inclusive acessórias, devidas à Seguridade Social, arrecadadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, vedada a invocação do benefício de ordem.

§ 5º Os prazos previstos neste artigo podem ser alterados mediante convenção coletiva firmada entre entidades sindicais representativas dos trabalhadores e operadores portuários, observado o prazo legal para recolhimentos dos encargos fiscais, trabalhistas e previdenciários.

§ 6º A liberação das parcelas referentes à 13º salário e férias, depositadas nas contas individuais vinculadas, e o recolhimento do FGTS e dos encargos fiscais e previdenciários serão efetuados conforme regulamentação do Poder Executivo.

Art. 3º O Órgão Gestor de Mão-de-Obra manterá o registro do trabalhador portuário avulso que:

- I – for cedido ao operador portuário para trabalhar em caráter permanente;
- II – constituir ou se associar à cooperativa formada para se estabelecer como operador portuário, na forma do art. 17 da Lei nº 8.630/93.

§ 1º Enquanto durar a cessão ou associação de que tratam os incisos I e II deste artigo, o trabalhador deixará de concorrer à escala como avulso.

§ 2º É vedado ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra ceder trabalhador portuário avulso cadastrado a operador portuário, em caráter permanente.

Art. 4º É assegurado ao trabalhador portuário avulso cadastrado no Órgão Gestor de Mão-de-Obra o direito de concorrer à escala diária complementando a equipe de trabalho do quadro dos registrados.

Art. 5º A escalação do trabalhador portuário avulso, em sistema de rodízio, será feita pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Art. 6º Cabe ao operador portuário e ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra verificar a presença, no local de trabalho, dos trabalhadores constantes da escala diária.

Parágrafo único. Somente fará jus à remuneração o trabalhador avulso que, constante da escala diária, estiver em efetivo serviço.

Art. 7º O Órgão Gestor de Mão-de-Obra deverá, quando exigido pela fiscalização do Ministério do Trabalho e do INSS, exibir as listas de escalação diária dos trabalhadores portuários avulsos, por operador portuário e por navio.

Parágrafo único. Caberá exclusivamente ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra a responsabilidade pela exatidão dos dados lançados nas listas diárias referidas no *caput* deste artigo, assegurando que não haja preterição do trabalhador regularmente registrado e simultaneidade na escalação.

Art. 8º Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá sempre ser observado um intervalo mínimo de 11 horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situações excepcionais, constantes de acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Art. 9º Compete ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra, ao operador portuário e ao empregador, conforme o caso, cumprir e fazer cumprir as normas concernentes a saúde e segurança do trabalho portuário.

Parágrafo único. O Ministério do Trabalho estabelecerá as normas regulamentadoras de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 10. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator às seguintes multas:

I – de R\$173,00 (cento e setenta e três reais) a R\$1.730,00 (um mil, setecentos e trinta reais), por infração ao *caput* do art. 7º;

II – de R\$575,00 (quinhentos e setenta e cinco reais) a R\$5.750,00 (cinco mil, setecentos e cinquenta reais), por infração às normas de segurança do trabalho portuário, e de R\$345,00 (trezentos e quarenta e cinco reais) a R\$3.450,00 (três mil, quatrocentos e cinquenta reais), por infração às normas de saúde do trabalho, nos termos do art. 9º;

III – de R\$ 345,00 (trezentos e quarenta e cinco reais) a R\$3.450,00 (três mil, quatrocentos e cinquenta reais), por trabalhador em situação irregular, por infração ao parágrafo único do art. 7º e aos demais artigos.

Parágrafo único. As multas previstas neste artigo serão graduadas segundo a natureza da infração, sua extensão e a intenção de quem a praticou, e aplicadas em dobro em caso de reincidência, oposição à fiscalização e desacato à autoridade, sem prejuízo das penalidades previstas na legislação previdenciária.

Art. 11. O descumprimento dos arts. 22, 25 e 28 da Lei nº 8.630/93, sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I, e o dos arts. 26 e 45 da mesma Lei à multa prevista no inciso III do artigo anterior, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 12. O processo de autuação e imposição das multas previsto nesta Lei obedecerá ao disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho ou na legislação previdenciária, conforme o caso.

Art. 13. Esta Lei também se aplica aos requisitantes de mão-de-obra de trabalhador portuário avulso junto ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra que não sejam operadores portuários.

Art. 14. Compete ao Ministério do Trabalho e ao INSS a fiscalização da observância das disposições contidas nesta Lei, devendo as autoridades, de que trata o art. 3º da Lei nº 8.630/93, colaborar com os Agentes da Inspeção do Trabalho e

Fiscais do INSS em sua ação fiscalizadora, nas instalações portuárias ou a bordo de navios.

Art. 15. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.679-18, de 26 de outubro de 1998.

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 17. Revoga-se a Medida Provisória nº 1.679-18, de 26 de outubro de 1998.

Congresso Nacional, 27 de novembro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES
Presidente

DECRETO N° 1.467, DE 27 DE ABRIL DE 1995

Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VI, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica criado o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO), com a finalidade de coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro, em especial a efetivação plena das disposições estabelecidas pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 2º Compete ao GEMPO:

I – elaborar, implementar e monitorar o Programa Integrado de Modernização Portuária;

II – acelerar a implementação de medidas no sentido de descentralizar a execução dos serviços portuários prestados pela União, na modalidade de concessão e arrendamento, inclusive à iniciativa privada;

III – adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários, obedecido o disposto na Lei nº 8.630, de 1993;

IV – adotar medidas visando ao efetivo funcionamento dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra e dos Conselhos de Autoridade Portuária, bem assim a racionalização das estruturas e procedimentos das administrações portuárias;

V – propor os atos normativos que se fizerem necessários à implantação do programa previsto no inciso I.

Art. 3º O GEMPO subordinar-se-á à Câmara de Políticas de Infra-Estrutura e será integrado por um representante de cada ministério a seguir indicado:

I – dos Transportes;

II – do Trabalho;

III – da Fazenda;

IV – da Indústria, do Comércio e do Turismo;

V – da Marinha.

§ 1º Os titulares dos ministérios relacionados no *caput* deste artigo participam das reuniões da Câmara de Políticas de Infra-Estrutura em que a modernização de portos estiver em pauta.

§ 2º Poderão ser convidados a participar dos trabalhos do GEMPO representantes de outros órgãos ou de entidades públicas ou privadas.

§ 3º Os membros do GEMPO, e seus respectivos suplentes, serão designados pelo Presidente da República, mediante proposta dos Ministros de Estado a que estiverem subordinados.

§ 4º O Presidente da República nomeará, dentre os integrantes do grupo, o Secretário-Executivo do GEMPO, o qual se reportará ao Presidente da Câmara de Políticas de Infra-Estrutura.

§ 5º A Secretaria-Executiva do GEMPO funcionará dentro da estrutura organizacional do ministério a que pertencer o seu Secretário-Executivo, ficando o referido órgão encarregado do apoio técnico-administrativo que se fizer necessário.

§ 6º As funções de membro do GEMPO serão consideradas missão de serviço relevante.

Art. 4º O GEMPO, no prazo de 30 dias, a contar da data de sua criação, elaborará e encaminhará, para a aprovação do Ministro de Estado, Chefe da Casa Civil da Presidência da República, regimento interno disciplinando o seu funcionamento.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de abril de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Clóvis de Barros Carvalho

DECRETO N° 1.574, DE 31 DE JULHO DE 1995

Promulga a Convenção nº 137, da Organização Internacional do Trabalho, sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargas nos Portos, assinada em Genebra, em 27 de junho de 1973.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VIII, da Constituição, e

considerando que a Convenção nº 137, da Organização Internacional do Trabalho, sobre as Repercussões Sociais dos Métodos de Manipulação de Cargas nos Portos, foi assinada em Genebra, em 27 de junho de 1973;

considerando que a Convenção ora promulgada foi oportunamente submetida ao Congresso Nacional, que a aprovou por meio do Decreto Legislativo nº 29, de 22 de dezembro de 1993, publicado no Diário Oficial da União de 23 de dezembro de 1993;

considerando que a Convenção em tela entrou em vigor internacional em 24 de julho de 1975;

considerando que o governo brasileiro depositou a Carta de Ratificação do instrumento multilateral em epígrafe, em 12 de agosto de 1994, e que o mesmo passará a vigorar, para o Brasil, em 12 de agosto de 1995, na forma de seu art. 9º,

DECRETA:

Art. 1º A Convenção nº 137, da Organização Internacional do Trabalho, sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargas nos Portos, assinada em Genebra, em 27 de junho de 1973, apensa por cópia a este Decreto, deverá ser cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Art. 2º O presente Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, em 31 de julho de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Luiz Felipe Lampreia

CONVENÇÃO N.º 137

CONVENÇÃO REFERENTE ÀS REPERCUSSÕES SOCIAIS DOS NOVOS MÉTODOS DE PROCESSAMENTO DE CARGA NOS PORTOS

Adotada em 25 de junho de 1973 e assinada em 27 de junho de 1973, em Genebra

A Conferência -Geral da Organização Internacional do Trabalho, convocada pelo Conselho Administrativo da Repartição Internacional do Trabalho, em Genebra, onde se reuniu em 6 de junho de 1973, em sua Quinquagésima-Oitava Sessão;

considerando que os métodos de processamento de carga nos portos se modificaram e continuam a se modificar – por exemplo, a adoção de unidades de carga, a introdução de técnicas de transbordo horizontal (*roll-on/roll-off*), o aumento da mecanização e automatização – enquanto que novas tendências aparecem no fluxo das mercadorias, e que semelhantes modificações deverão ser ainda mais acentuadas no futuro;

considerando que essas mudanças, ao acelerarem o transporte de carga e reduzirem o tempo passado pelos navios nos portos e os custos dos transportes, podem beneficiar a economia do país interessado, em geral, contribuir para elevar o nível de vida;

considerando que essas mudanças têm também repercussões consideráveis sobre o nível de emprego nos portos e sobre as condições de trabalho e vida dos portuários e que medidas deveriam ser adotadas para evitar ou reduzir os problemas que decorrem das mesmas;

considerando que os portuários deveriam beneficiar-se das vantagens que representam os novos métodos de processamento de carga e que, por conseguinte, o estudo e a introdução desses métodos deveriam ser acompanhados da elaboração e da adoção de disposições, tendo por finalidade a melhoria duradoura de sua situação, por meios como a regularização do emprego, a estabilização da renda e por outras medidas relativas às condições de vida e de trabalho dos interessados e à segurança e higiene do trabalho;

depois de ter resolvido adotar diversas moções relativas às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos, que constituem o quinto item da agenda da Sessão;

depois de ter resolvido que essas moções tomariam a forma de uma Convenção Internacional, adota, neste vigésimo quinto dia de junho de mil novecentos e setenta e três, a Convenção sobre o Trabalho Portuário, de 1973.

ART. 1º

1. A Convenção se aplica às pessoas que trabalham de modo regular como portuários, e cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho.

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacionais. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

ART. 2º

1. Incumbe à política nacional estimular todos os setores interessados para que assegurem aos portuários, na medida do possível, um emprego permanente ou regular.

2. Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.

ART. 3º

1. Registros serão estabelecidos e mantidos em dia para todas as categorias profissionais de portuários na forma determinada pela legislação ou a prática nacionais.

2. Os portuários matriculados terão prioridade para a obtenção de trabalho nos portos.

3. Os portuários matriculados deverão estar prontos para trabalhar de acordo com o que for determinado pela legislação ou a prática nacionais.

ART. 4º

1. Os efetivos dos registros serão periodicamente revistos, a fim de fixá-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.

2. Quando uma redução dos efetivos de um registro se tornar necessária, todas as medidas úteis serão tomadas, com a finalidade de prevenir ou atenuar os efeitos prejudiciais aos portuários.

ART. 5º

Para obter dos novos métodos de processamento de carga o máximo de vantagens sociais, incumbe à política nacional estimular os empregadores ou suas organizações, por um lado, e as organizações de trabalhadores, por outro, a cooperarem para a melhoria da eficiência do trabalho nos portos, com a participação, se for o caso, das autoridades competentes.

ART. 6º

Os Membros farão com que as regras adequadas, referentes à segurança, higiene, bem-estar e formação profissional dos trabalhadores, sejam aplicadas aos portuários.

ART. 7º

Exceto nos casos em que forem implementadas mediante convênios coletivos, sentenças arbitrais ou qualquer outro modo conforme a prática nacional, as disposições da presente Convenção deverão ser aplicadas pela legislação nacional.

ART. 8º

As ratificações formais da presente Convenção serão comunicadas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registradas.

ART. 9º

1. A presente Convenção vinculará apenas os Membros da Organização Internacional do Trabalho, cuja ratificação tenha sido registrada pelo Diretor-Geral.
2. A presente Convenção entrará em vigor 12 (doze) meses após terem sido registradas, pelo Diretor-Geral, as ratificações de dois Membros.
3. Posteriormente, esta Convenção entrará em vigor, para cada Membro, 12 (doze) meses depois da data em que sua ratificação tiver sido registrada.

ART. 10.

1. Qualquer Membro que tenha ratificado a presente Convenção poderá denunciá-la, ao expirar um período de 10 (dez) anos, após a data de entrada em vigor inicial da Convenção, mediante um ato comunicado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrado. A denúncia só se tornará efetiva 1 (um) ano após ter sido registrada.

2. Qualquer Membro que tenha ratificado a presente Convenção e que, no prazo de 1 (um) ano, após expirar o período de 10 (dez) anos mencionado no parágrafo anterior, não fizer uso da faculdade de denúncia, prevista pelo presente artigo, ficará vinculado por um novo período de 10 (dez) anos e, posteriormente, poderá denunciar a presente Convenção ao término de cada período de 10 (dez) anos, nas condições previstas no presente artigo.

ART. 11.

1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de todas as ratificações e denúncias que lhe sejam comunicadas pelos Membros da Organização.

2. Ao notificar os Membros da Organização do registro da segunda ratificação que lhe tenha sido comunicada, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização sobre a data na qual a presente Convenção entrará em vigor.

ART. 12.

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para fins de registro, de acordo com o art. 102 da Carta das Nações Unidas, informações completas a respeito de todas as ratificações e atos de denúncia que tiverem sido registrados nos termos dos artigos precedentes.

ART. 13.

Cada vez que o julgar necessário, o Conselho Administrativo da Repartição Internacional do Trabalho apresentará à Conferência-Geral um relatório sobre a aplicação da presente Convenção, e examinará a conveniência de inscrever na agenda da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial.

ART. 14.

1. No caso de a Conferência adotar uma nova Convenção, com revisão total ou parcial da presente, e a menos que a nova Convenção o determine de outra maneira:

- a) a ratificação, por um Membro, da nova Convenção revista acarretará de pleno direito, não obstante o art. 10 acima, denúncia imediata da presente Convenção, sob reserva de que a nova Convenção revista tenha entrado em vigor;
- b) a partir da data de entrada em vigor da nova Convenção revista, a presente Convenção deixará de estar aberta à ratificação dos Membros.

2. A presente Convenção permanecerá em todo o caso em vigor, em sua forma e teor, para os Membros que a tiverem ratificado e que não tenham ratificado a Convenção revista.

ART. 15

As versões francesa e inglesa do texto da presente Convenção fazem igualmente fé.

DECRETO N° 1.596, DE 17 DE AGOSTO DE 1995

Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica autorizada a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, com a finalidade de:

I – apoiar o planejamento do treinamento e da habilitação profissional do trabalhador portuário, com vínculo empregatício e avulso;

II – fornecer subsídios à tomada de medidas que contribuam para o equilíbrio social nas relações capital/trabalho, previstas na Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e em face da modernização do processamento de cargas e do aumento da produtividade nos portos;

III – fornecer elementos que possibilitem a fiscalização da atuação dos Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra.

IV – atender a outras necessidades consideradas essenciais ao planejamento econômico e social;

V – identificar os trabalhadores portuários com vínculo empregatício e avulsos em atividade, com vistas à divulgação das informações pertinentes ao preenchimento das condições estabelecidas nos arts. 54, 55, 70 e 71 da Lei n° 8.630/93.

Art. 2º O levantamento a que se refere o artigo anterior terá início no dia 26 de setembro de 1995, e deverá estar concluído até o dia 29 de dezembro de 1995.

Art. 3º O levantamento será coordenado pelo Grupo Executivo de Modernização dos Portos (GEMPO), criado pelo Decreto n° 1.467, de 27 de abril de 1995, com apoio dos Ministérios dos Transportes, do Trabalho e da Marinha, e abrangerá os trabalhadores portuários com vínculo empregatício e avulsos em atividade, conforme definidos pela Lei n° 8.630/93.

§ 1º Para fins de dimensionamento do contingente total de mão-de-obra com vínculo empregatício com as administrações dos Portos, serão levantados os trabalhadores em capatazia e todos os demais com vínculo empregatício direto com as administrações dos portos.

§ 2º Não serão levantados os empregados de terceiros que, por força de contrato de trabalho, prestem serviços às administrações dos portos organizados.

Art. 4º Para execução do levantamento a que se refere o art. 1º deste Decreto, ficam criadas a Comissão Nacional de Levantamento e as Comissões Locais de Levantamento, sendo estas uma em cada porto organizado marítimo ou fluvial.

§ 1º A Comissão Nacional de Levantamento será presidida por um membro do GEMPO, e nela terá direito à participação um representante de cada federação de trabalhadores e operadores portuários.

§ 2º A Comissão Nacional de Levantamento será apoiada por equipe de técnicos dos Ministérios dos Transportes, do Trabalho e da Marinha.

§ 3º Cada Comissão Local de Levantamento será presidida por um membro do órgão local do Ministério do Trabalho, e nela terá direito à participação um representante do sindicato dos trabalhadores que estiverem sendo levantados e um representante do Sindicato dos Operadores Portuários.

§ 4º A Comissão Local de Levantamento contará com equipe de levantamento, fornecida pelo Ministério da Marinha.

§ 5º Os membros das Comissões Nacional e Locais de Levantamento serão designados pelo Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, observadas as indicações a que se refere o *caput* do art. 5º.

Art. 5º As federações e sindicatos de trabalhadores e operadores portuários poderão indicar ao GENPO, no prazo de 20 dias, contados da data de publicação deste Decreto, os seus representantes e respectivos suplentes nas Comissões Nacional e Locais de Levantamento.

§ 1º As federações e sindicatos que não indicarem seus representantes na forma do *caput* deste artigo perderão o direito de acompanhar os trabalhos do levantamento.

§ 2º As funções de membros das Comissões Nacional e Locais de Levantamento serão consideradas serviço relevante e não serão remuneradas.

Art. 6º Os trabalhadores mencionados no *caput* e no § 1º do art. 3º deste Decreto serão levantados por meio do Boletim de Atualização, que será preenchido no ato do levantamento e assinado pelo presidente da Comissão Local de Levantamento com o testemunho dos demais membros.

§ 1º As informações registradas no Boletim de Atualização deverão refletir fielmente a situação do levantado em 31 de dezembro de 1990, em 25 de fevereiro de 1993 e na data do levantamento.

§ 2º O GEMPO deverá providenciar a publicação no Diário Oficial da União, até 29 de janeiro de 1996, da relação dos trabalhadores portuários que comprovaram o preenchimento dos requisitos estabelecidos na Lei nº 8.630/93.

§ 3º Uma via dos Boletins de Atualização, as atas, relações e demais documentos relativos ao levantamento serão encaminhados, até 29 de janeiro de 1996, ao órgão local do Ministério do Trabalho para arquivo.

Art. 7º Os trabalhadores portuários que se sentirem prejudicados terão o direito de, individualmente ou por intermédio do respectivo sindicato, interpor recurso administrativo ao órgão local do Ministério do Trabalho, no prazo de 30 dias após a divulgação do resultado do levantamento no Diário Oficial da União.

Parágrafo único. Os recursos que eventualmente forem interpostos na forma do *caput* deste artigo não terão efeito suspensivo quanto às disposições deste Decreto.

Art. 8º A regularização da situação dos trabalhadores portuários avulsos levantados e não contemplados pelas disposições do § 2º do art. 6º deste Decreto será objeto de negociação coletiva entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. Na hipótese de impasse nas negociações, o assunto será decidido por árbitro ou mediador, escolhido de comum acordo pelas partes ou, a pedido destas, pelo Ministério do Trabalho.

Art. 9º Decorrido o prazo de 90 dias da data da divulgação dos resultados do levantamento no Diário Oficial da União, fica vedado o exercício do trabalho portuário avulso para trabalhadores não cadastrados e registrados no Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Parágrafo único. Ficam excluídos da proibição de que trata o *caput* deste artigo os trabalhadores selecionados, cadastrados e registrados de conformidade com as condições pactuadas em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho celebrado entre as entidades sindicais representativas dos trabalhadores e dos tomadores de serviço.

Art. 10. São documentos hábeis para comprovar as condições de matrícula, registro, credenciamento e exercício das atividades previstas nos arts. 54, 55, 70 e 71 da Lei nº 8.630/93:

I – Carteira da Delegacia do Trabalho Marítimo;

II – Carteira de Identificação e Registro do Ministério da Marinha;

III – Carteira de Avulso expedida pela Delegacia Regional do Trabalho;

IV – Carteira de Trabalho e Previdência Social;

V – comprovante do sindicato quanto à data e ao número de cadastramento na força supletiva;

VI – comprovante do sindicato quanto à data e ao número de registro no quadro efetivo do sindicato;

VII – outros documentos comprobatórios.

Art. 11. São documentos hábeis para comprovar a situação do trabalhador, no que se refere ao exercício do trabalho portuário, três extratos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) ou Relação de Trabalhadores Avulsos (RTA), em cada ano do período de 1991 a 1995.

Art. 12. Será entregue ao trabalhador, a título de comprovante de comparecimento ao levantamento, uma via do Boletim de Atualização devidamente certificado.

Art. 13. Compete ao Ministério da Marinha apoiar as equipes de levantamento, referidas no § 4º do art. 4º, bem como processar os dados coletados e fornecer os relatórios correspondentes.

Parágrafo único. As Comissões Locais de Levantamento funcionarão em dependências das Administrações dos Portos Organizados, ou de outros órgãos da Administração Pública Federal, conforme indicação do Ministério da Marinha.

Art. 14. As Comissões Nacional e Locais de Levantamento, no desempenho de suas atribuições, poderão solicitar a colaboração de outros órgãos da Administração Pública Federal e de entidades públicas e privadas.

Art. 15. Os Ministros de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, da Marinha, do Trabalho e dos Transportes, mediante portaria interministerial, baixarão as instruções complementares para execução do levantamento a que se refere o art. 1º.

Art. 16. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 17 de agosto de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Mauro César Rodrigues Pereira
Odacir Klein
Paulo Paiva
Clóvis de Barros Carvalho

DECRETO N.º 1.886, DE 29 DE ABRIL DE 1996

Regulamenta disposições da Lei n.º 8630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, a tendo em vista o disposto nos arts. 18 a 25, 33, § 1.º, XI, 47 e 49 da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

DECRETA:

Art. 1.º A partir de 2 de maio de 1996, a requisição da mão-de-obra do trabalho portuário avulso só poderá ser realizada aos Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra, salvo disposição em contrário, pactuada em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1.º Para os fins previstos no *caput* deste artigo, cabe aos Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra arrecadar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários relativos a remuneração do trabalho portuário avulso e providenciar o recolhimento dos encargos fiscais, sociais e previdenciários correspondentes.

§ 2.º O descumprimento das disposições deste artigo, pelas concessionárias ou entidades delegadas do serviço público de exploração de portos marítimos, fluviais e lacustres, caracteriza infringências às normas dos contratos de concessão ou de delegação, acarretando, respectivamente, a aplicação das penalidades cabíveis e a revogação da delegação.

§ 3.º No caso do operador portuário, o descumprimento das disposições desse artigo acarretará a desqualificação do mesmo mediante revogação do ato administrativo de pré-qualificação.

§ 4.º O disposto neste artigo se aplica também aos titulares de instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área dos portos organizados, que utilizam a mão-de-obra do trabalhador portuário avulso, nos termos do parágrafo único do art. 56. da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 2.º Os Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra deverão ter disponíveis, para o uso da fiscalização do Ministério do Trabalho, as listas de escalação diária dos trabalhadores portuários avulsos por tomadores da mão-de-obra e por navio.

§ 1.º Caberá exclusivamente aos Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra a responsabilidade pela verificação da exatidão dos dados lançados nas listas referidas nesse

artigo, assegurando que não haja simultaneidade de escalação no mesmo turno de trabalho.

§ 2º Os tomadores da mão-de-obra serão os responsáveis exclusivos pela verificação da presença, no local de trabalho, dos trabalhadores constantes das listas de escalação diária de cada navio.

Art. 3º A partir do dia 15 de junho de 1996, só poderão realizar operações portuárias, conforme definidas no inciso II do § 1º do art. 1º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, os operadores portuários pré-qualificados pela Administração do Porto, desde que se mantenham em dia com as suas contribuições para o Órgão de Gestão de Mão-de-Obra e no recolhimento dos encargos sociais relativos ao trabalho portuário avulso.

Art. 4º A partir de 1º de julho de 1996, somente serão escalados para prestação do trabalho portuário avulso os trabalhadores que estejam devidamente registrados ou cadastrados nos Órgãos locais de Gestão de Mão-de-Obra.

Art. 5º A partir da data estabelecida no artigo anterior, o ingresso de trabalhador portuário avulso na área do porto organizado só será autorizada mediante a apresentação de carteira de identificação expedida pelo Órgão local de Gestão de Mão-de-Obra.

Parágrafo único. Cabe a Administração do Porto proceder à identificação dos operadores portuários e seus prepostos, bem como das demais pessoas, por ocasião do ingresso na área do porto organizado.

Art. 6º As autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima ajustarão o despacho das mercadorias e embarcações e a concessão de livre prática às disponibilidades da mão-de-obra.

Art. 7º Compete ao Ministério do Trabalho a fiscalização das condições gerais do trabalho portuário adotando as medidas regulamentares previstas na hipótese de descumprimento da legislação.

Art. 8º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília 29 de abril de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

DECRETO N° 1.912, DE 21 DE MAIO DE 1996

Dispõe sobre o alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias de uso público e de uso privativo e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993,

DECRETA:

Art. 1° A Secretaria da Receita Federal poderá alfandegar:

I – portos organizados

II – instalações portuárias de uso público;

III – instalações portuárias de uso privativo localizadas dentro do porto organizado;

IV – instalações portuárias de uso privativo localizadas fora do porto localizado.

§ 1° O alfandegamento de que trata este artigo independente de abertura de concorrência por parte da Secretaria da Receita Federal, mas somente será admitido, nas hipóteses dos incisos I e II, quando houver sido observado o procedimento licitatório, para a concessão de sua exploração, nos termos do § 2° do art. 1° e inciso I do art. 4° da Lei n° 8.630, de 25 de janeiro de 1993.

§ 2° O alfandegamento somente será efetivado se houver disponibilidade de recursos humanos e materiais, após definidas as condições de instalação dos órgãos de fiscalização aduaneira e de infra-estrutura indispensável à segurança fiscal, e desde que a empresa interessada assuma a condição de fiel depositário da mercadoria sob sua guarda.

§ 3° Salvo no caso de que trata o § 6° desse artigo, o alfandegamento é subordinado ao preenchimento pela empresa interessada dos seguintes requisitos, além de outros que a Secretaria da Receita Federal venha a estabelecer:

- a) comprovação da concessão, no caso de porto organizado, ou do direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar, em se tratando de instalação portuária;

- b) prévia habilitação ao tráfego internacional pelo Ministério dos Transportes;
- c) pré-qualificação como operador portuário do responsável pela exploração da instalação portuária de uso público;

§ 4º O alfandegamento poderá abranger a totalidade ou parte da área do porto organizado ou da instalação portuária.

§ 5º Os pedidos de alfandegamento requeridos antes da vigência deste Decreto deverão ajustar-se, se necessário, às exigências desse artigo no caso de 90 dias.

§ 6º Poderão, ainda, ser alfandegados silos ou tanques para armazenamento de produtos a granel, localizados em áreas contíguas a porto organizado ou a instalações portuárias, ligados a esses por tubulações, esteiras rolantes ou similares, instaladas em caráter permanente.

§ 7º O alfandegamento de que trata o parágrafo anterior é subordinado à comprovação do direito de construção e uso das tubulações, esteiras rolantes ou similares, devendo ser observado também o disposto no §2º.

§ 8º O alfandegamento será revogado se, a qualquer tempo, a empresa interessada deixar de preencher os requisitos previstos no §3º ou no §7º.

Art. 2º Os administradores de portos organizados, de instalações portuárias de uso público ou de instalações portuárias de uso privativo, alfandegados anteriormente à edição da Lei nº 8.630/93, deverão, nos termos deste Decreto, requerer renovação de alfandegamento, no prazo de seis meses, a partir da data de sua publicação.

§1º Os pedidos de renovação de alfandegamento requeridos antes da vigência deste Decreto deverão ajustar-se, se necessário, às exigências do artigo anterior, no prazo de 90 dias.

§2º A não-apresentação do requerimento, no prazo estipulado neste artigo, acarretará caducidade imediata do alfandegamento.

Art. 3º Os contratos de arrendamento de instalações portuárias de uso público firmados antes da vigência da Lei nº 8.630/93, permanecerão válidos pelo prazo de 24 meses, contado da data de publicação deste Decreto, de conformidade com o disposto no §2º do art. 42 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§1º O Ministério dos Transportes publicará no Diário Oficial da União a relação dos contratos de arrendamento celebrados nos termos deste artigo.

§2º Se, no prazo previsto nesse artigo, não tiver sido possível a realização de licitação, o Ministério dos Transportes ou a Administração do Porto poderá prorrogá-lo por período não superior a três anos.

§3º A vigência do alfandegamento das instalações portuárias de que trata esse artigo corresponderá à do respectivo contrato.

Art. 4º A título de ressarcimento das despesas administrativas decorrentes das atividades extraordinárias da fiscalização aduaneira, aplica-se aos portos organizados e instalações portuárias, a partir da data de publicação do ato de alfandegamento, o disposto no art. 566 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 5 de março de 1985, conforme previsto no art. 22 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976.

Parágrafo único. Os portos organizados e instalações portuárias alfandegados anteriormente à edição da Lei nº 8.630/93, que obtiverem a renovação do alfandegamento nos termos do art. 2º, ficam dispensados do pagamento do ressarcimento, pelo prazo de cinco anos, contado da citada data.

Art. 5º Compete ao Secretário da Receita Federal declarar o alfandegamento de recintos de zona primária e zona secundária.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revoga-se o inciso II do art. 7º do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 1985.

Brasília, 21 de maio de 1996; 175º da Independência e 108º da República

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Pedro Malan

INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 31, DE 13 DE JULHO DE 2000

Estabelece procedimentos de arrecadação e fiscalização das contribuições incidentes sobre a remuneração dos trabalhadores portuários avulsos.

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

Constituição Federal, de 5.10.88;

Lei Complementar n° 84, de 18.1.96;

Lei n° 4.090, de 13.7.62;

Lei n° 5.085, de 27.8.66;

Lei n° 8.212, de 24.7.91;

Lei n° 8.630, de 25.2.93;

Lei n° 9.719, de 27.11.98;

Lei n° 9.876 de 26.11.99;

Decreto n° 80.271, de 1° .9.77;

Decreto n° 1.886, de 29.4.96;

Decreto n° 3.048, de 6.5.99;

Decreto n° 3.265, de 29.11.99.

A Diretoria Colegiada do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, no uso da competência que lhe foi conferida pelo inciso III do art. 7° do Regimento Interno do INSS, aprovado pela Portaria n° 6.247, de 28 de dezembro de 1999,

considerando as disposições do inciso I do art. 1° da Lei Complementar n° 84, de 18 de janeiro de 1996, produzindo efeitos até a vigência da Lei n° 9.876/99,

considerando as disposições contidas na Lei n° 8.212, de 24 de julho de 1991,

considerando as disposições contidas no inciso VII do art. 18 da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, regulamentada pelo Decreto n° 1.886, de 29 de abril de 1996,

considerando as disposições contidas na Lei n° 9.719, de 27 de novembro de 1998,

considerando as disposições contidas art. 1° da Lei n° 9.876 de 26 de novembro de 1999,

considerando as disposições contidas no Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999 e alterações posteriores, e

considerando as peculiaridades na contratação e forma de remuneração dos serviços dos trabalhadores portuários avulsos,

RESOLVE:

Art. 1º Determinar que a arrecadação e fiscalização das contribuições previdenciárias, decorrentes da utilização de mão-de-obra de trabalhador portuário avulso nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo, sejam realizadas em consonância com os critérios e procedimentos estabelecidos neste ato.

CAPÍTULO I DOS CONCEITOS

Art. 2º Considera-se para efeito desta instrução:

I – Operador Portuário: pessoa jurídica pré-qualificada junto à Administração do Porto de acordo com as normas expedidas pelo Conselho de Autoridade Portuária, para a execução da movimentação e armazenagem de mercadorias na área do porto organizado;

II – Administração do Porto: exercida diretamente pela União ou entidade concessionária, com as atribuições conferidas pelos arts. 33 e 34 da Lei nº 8.630/93.

III – Conselho de Autoridade Portuária: instituído em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, com as atribuições estabelecidas nos arts. 30 e 31 da Lei nº 8.630/93.

IV – Órgão de Gestão de Mão-de-Obra (OGMO): entidade civil de utilidade pública, sem fins lucrativos, constituído pelos operadores portuários, em conformidade com a Lei nº 8.630/93, com a finalidade de administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário avulso;

V – Trabalhador Portuário: pessoa física que presta serviço na área dos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo, podendo ser:

- a) Trabalhador Portuário Avulso: trabalhador portuário devidamente registrado (arts. 55, 70 e 71 da Lei nº 8.630/93) ou cadastrado (art. 54 da Lei nº 8.630/93) no OGMO, sem vínculo empregatício, que presta serviço de movimentação e armazenagem de mercadoria a diversos operadores portuários em atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e serviços de bloco;
- b) Trabalhador Portuário com Vínculo Empregatício a Prazo Indeterminado: trabalhador portuário com registro no OGMO, cedido a operador portuário em caráter permanente, e que nesta condição é considerado segurado empregado, de acordo com o disposto na alínea “a” do inciso I do

art. 12 da Lei nº 8.212/91 e no art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT);

VI – Estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

VII –

VIII –

IX – Conferência de Carga: 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;

X – Conserto de Carga: reparo e 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;

XI – 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 de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

XII – Bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos;

XIII – Capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

XIV – Montante de Mão-de-Obra (MMO): remuneração paga, devida ou creditada ao trabalhador portuário avulso em retribuição pelo serviço executado, compreendendo o valor da produção ou diária e o valor correspondente ao Repouso Semanal Remunerado (RSR), e sobre a qual serão calculados os valores de férias e 13º salário;

XV – Agência Marítima: empresa que representa os interesses dos armadores, seja negociando os espaços dos porões dos navios, seja organizando as operações de carga e descarga, ou, ainda, atendendo às necessidades de reparos e suprimento de material de consumo dos navios e de seus tripulantes;

XVI – Área do Porto Organizado: área compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam: ancoradouros, docas, cais, pontes e píer de atracação e acostagem,

terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como: guia-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela administração do porto;

XVII – Terminal ou Armazém Retroportuário: armazém ou pátio localizado fora da área do porto organizado utilizado para armazenagem das cargas que serão embarcadas ou que já foram liberadas dos navios e encontram-se à disposição de seus proprietários;

XVIII – Cooperativa de Trabalhadores Avulsos: aquela constituída por trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO, estabelecida como operador portuário para exploração de instalação portuária, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado (art. 17 da Lei nº 8.630/93).

CAPÍTULO II

DAS RESPONSABILIDADES

TÍTULO I

Do OGMO

Art. 3º Cabe ao OGMO, observada a data de sua efetiva implementação em cada porto:

I – administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário avulso;

II – selecionar, registrar e cadastrar o trabalhador portuário avulso mantendo com exclusividade o controle do mesmo, ficando, dessa maneira, formalizada a inscrição do segurado perante a Previdência Social, prevista no art. 18 do Decreto nº 3.048/99;

III – escalar o trabalhador portuário avulso em sistema de rodízio;

IV – elaborar as listas de escalação diária dos trabalhadores portuários avulsos, por operador portuário e por navio, assegurando que não haja preterição do trabalhador regularmente registrado e simultaneidade na escalação, devendo exibi-las à fiscalização, quando solicitado;

V – verificar a presença, no local de trabalho, dos trabalhadores constantes da escala;

VI – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VII – confeccionar as folhas de pagamento do trabalhador portuário avulso;

VIII – efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados e parcelas referentes a 13º salário e férias ao trabalhador;

IX – pagar o salário-família devido ao trabalhador portuário avulso, mediante convênio, incumbindo-se de demonstrá-lo na folha de pagamento correspondente (§ 6º do art. 217 do Decreto nº 3.048/99);

X – arrecadar as contribuições previdenciárias devidas pelos operadores portuários e descontar a parcela devida pelo trabalhador portuário avulso, repassando-as à Previdência Social;

XI – prestar as informações para a Previdência Social em GFIP;

XII – enviar ao operador portuário cópia das Guias de Recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e Informações à Previdência Social – GFIP, das Guias da Previdência Social – GPS quitadas, bem como das Folhas de Pagamento dos Trabalhadores Portuários Avulsos;

XIII – registrar, mensalmente, em títulos próprios de sua contabilidade, de forma discriminada em contas individualizadas, as rubricas integrantes e não-integrantes do salário de contribuição, bem como as contribuições descontadas do segurado trabalhador portuário avulso e os totais recolhidos, por operador portuário;

XIV – exibir os Livros Diário e Razão, que serão exigidos pela fiscalização, com os registros devidamente escriturados após 90 dias contados da ocorrência dos fatos geradores das contribuições, devendo obrigatoriamente:

- a) atender ao princípio contábil do regime de competência;
- b) cumprir com os demais princípios fundamentais e normas legais e regulamentares referentes à escrituração contábil.

XV – disponibilizar relação de códigos ou abreviaturas que identifiquem as rubricas utilizadas na elaboração da folha de pagamento e na escrituração contábil.

Art. 4º A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, na forma da lei.

Art. 5º O OGMO é equiparado à empresa em relação aos segurados que lhe prestam serviços, devendo descontar as contribuições incidentes sobre as remunerações de seus empregados, e recolhê-las juntamente com a contribuição patronal incidente sobre a remuneração de todos os segurados a seu serviço.

Art. 6º A contribuição do OGMO destinada ao financiamento dos benefícios concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa, decorrente dos riscos ambientais do trabalho, corresponde à aplicação da alíquota incidente sobre a remuneração dos seus empregados, de acordo com sua atividade preponderante.

Parágrafo único. Considera-se preponderante a atividade que ocupa, no órgão gestor, o maior número de segurados empregados nas atividades-fim, assim entendidas as relacionadas no art. 3º desta Instrução.

TÍTULO II

DO OPERADOR PORTUÁRIO

Art. 7º O operador portuário responde perante:

I – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

II – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 8º Compete ao operador portuário o repasse ao OGMO do valor correspondente à remuneração devida aos trabalhadores portuários avulsos, bem como dos encargos sociais e previdenciários incidentes sobre a mesma.

Art. 9º Compete ao operador portuário, assim como ao OGMO, verificar a presença dos trabalhadores constantes da escala no local de trabalho.

Art. 10. O operador portuário deverá exigir do OGMO cópia das Guias de Recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e Informações à Previdência Social (GFIP), das Guias da Previdência Social (GPS) quitadas, bem como das Folhas de Pagamento dos Trabalhadores Portuários Avulsos, para apresentação quando solicitado pela fiscalização.

Art. 11. O operador portuário e o OGMO são solidariamente responsáveis pela remuneração do trabalhador portuário avulso, pelo pagamento dos encargos trabalhistas e das contribuições previdenciárias devidas à seguridade social e arrecadadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), bem como em relação às demais obrigações, inclusive acessórias, vedada a invocação do benefício de ordem.

Parágrafo único. Não se aplica a solidariedade prevista no *caput* deste artigo em relação aos trabalhadores portuários avulsos cedidos em caráter permanente, na forma estabelecida no art. 21 e no parágrafo único do art. 26 da Lei nº 8.630/93.

CAPÍTULO III

DAS CONTRIBUIÇÕES

TÍTULO I

SOBRE O MONTANTE DE MÃO-DE-OBRA (MMO)

Art. 12. A contribuição previdenciária patronal devida pelos operadores portuários e recolhida pelo OGMO, na forma da lei, sobre o total da remuneração paga, devida ou creditada a qualquer título, no decorrer do mês, aos trabalhadores portuários avulsos (MMO) é de:

I – 15% (quinze por cento), a partir da competência 05/1996, e até a competência 02/2000, conforme Lei Complementar nº 84/96;

II – 20% (vinte por cento), a partir da competência 03/2000 (eficácia da Lei nº 9.876/99).

Art. 13. Além da contribuição do item anterior, são devidos pelos operadores portuários e recolhidos pelo OGMO:

I – 3% (três por cento) CNAE 63.11-8 “Carga e Descarga” destinada ao financiamento dos benefícios concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho incidente sobre a remuneração descrita no *caput* do art. 12.

II – 5,2% (cinco inteiros e dois décimos percentuais) destinado a outras entidades (FNDE, INCRA, DPC), incidente sobre a remuneração descrita no *caput* do art. 12.

TÍTULO II

SOBRE AS FÉRIAS E 13º SALÁRIO

Art. 14. As contribuições patronais, incidentes sobre os valores pagos, devidos ou creditados, a título de férias e 13º salário dos trabalhadores portuários avulsos, serão calculadas em percentuais idênticos aos previstos nos arts. 12 e 13 desta Instrução.

TÍTULO III

DESCONTADAS DOS SEGURADOS

Art. 15. A contribuição devida pelo segurado trabalhador avulso é calculada mediante a aplicação das alíquotas de 8, 9 e 11%, de acordo com as faixas salariais e de forma não-cumulativa, sobre o seu salário de contribuição mensal.

§ 1º Para fins deste artigo, considera-se salário de contribuição mensal a remuneração resultante da soma do MMO e férias.

§ 2º A alíquota é reduzida para remunerações até três salários-mínimos em virtude da Contribuição Provisória sobre Movimentação ou Transmissão de Valores e de Créditos e de Direitos de Qualquer natureza Financeira CPMF (inciso II do art. 17 da Lei nº 9.311/96 e Lei nº 9.539, de 12 de dezembro de 1997).

§ 3º Para efeito de enquadramento na faixa salarial e observância do limite máximo de contribuição do segurado trabalhador avulso sobre o salário de contribuição mensal, o OGMO fará controle contínuo de acordo com a prestação de serviços, e consolidará, por trabalhador, as folhas de pagamento de todos os operadores portuários, relativas às operações concluídas no mês.

Art. 16. A contribuição do segurado trabalhador portuário avulso sobre a remuneração do 13º salário é calculada em separado, mediante a aplicação das alíquotas do art. 15 desta Instrução até o limite máximo do salário de contribuição, devendo o OGMO manter resumo mensal e acumulado por trabalhador portuário avulso.

CAPÍTULO IV

DOS PROCEDIMENTOS

Art. 17. Quando da necessidade de mão-de-obra, o operador portuário solicitará ao OGMO os trabalhadores necessários à execução das operações portuárias.

Art. 18. O OGMO elaborará folha de pagamento dos trabalhadores avulsos, encaminhando cópia ao operador portuário.

§ 1º As folhas de pagamento serão elaboradas por operador portuário e por navio, com discriminação de nome, registro ou cadastro, cargo, função ou serviço prestado, turnos em que trabalharam e remunerações pagas, devidas ou creditadas a cada um dos trabalhadores e a correspondente totalização, conforme preceitua o art. 225, § 10, do Decreto nº 3.048/99.

§ 2º As folhas de pagamento relativas às operações concluídas no mês anterior serão consolidadas por operador portuário e por trabalhador portuário avulso, indicando, com relação a estes, os respectivos números de registro ou cadastro, as datas dos turnos trabalhados, as importâncias pagas e os valores das contribuições previdenciárias retidas, conforme preceitua o art. 225, § 11, do Decreto nº 3.048/99.

Art. 19. Somente fará jus à remuneração o trabalhador avulso que, constante da escala diária, estiver em efetivo serviço.

Art. 20. No prazo de 24 (vinte e quatro) horas após a realização do serviço, o operador portuário repassará ao OGMO os valores devidos pelos serviços executados e os encargos decorrentes, assim entendidos: os encargos previdenciários, o valor relativo à remuneração de férias (11,12% do MMO) e o valor do 13º salário (8,34% do MMO).

Parágrafo único. Os percentuais relativos à remuneração de férias e do 13º salário poderão ser superiores aos referidos no *caput* deste artigo, em face da garantia inserida nos incisos VIII e XVII do art. 7º da Constituição Federal de 1988.

Art. 21 No prazo de 48 (quarenta e oito) horas após o término do serviço, o OGMO efetuará o pagamento da remuneração ao trabalhador portuário avulso.

Art. 22. Para cada trabalhador, o OGMO depositará as parcelas referentes às férias e ao 13º salário, separadas e, respectivamente, em contas individuais vinculadas, a serem abertas e movimentadas às suas expensas, especialmente para esse fim, em instituição bancária de sua livre escolha, sobre as quais deverão incidir rendimentos mensais com base nos parâmetros fixados para atualização dos saldos dos depósitos de poupança.

Parágrafo único. Os depósitos a que se refere o *caput* deste artigo serão efetuados no dia 2 do mês seguinte ao da prestação do serviço, prorrogado o prazo para o

primeiro dia útil subsequente, se o vencimento cair em dia em que não haja expediente bancário.

Art. 23. Os prazos previstos nos arts. 20, 21 e no parágrafo único do art. 22 podem ser alterados mediante convenção coletiva firmada entre entidades sindicais representativas dos trabalhadores e operadores portuários, observado o prazo legal para recolhimento dos encargos fiscais, trabalhistas e previdenciários.

CAPÍTULO V **DOS RECOLHIMENTOS**

Art. 24. No prazo estabelecido pelo art. 30, inciso I, letra b, da Lei nº 8.212/91, o OGMO procederá ao recolhimento de todas as contribuições previdenciárias relativas ao trabalho portuário avulso.

Art. 25. O recolhimento das contribuições previdenciárias patronais relativas à remuneração (MMO), às férias e ao 13º salário, será efetuado de forma consolidada por operador portuário em Guia da Previdência Social (GPS), assim identificada:

Campo 1 – Razão Social do OGMO e do Operador Portuário

Campo 5 – CNPJ do OGMO

Art. 26. O recolhimento da contribuição retida dos segurados trabalhadores avulsos será efetuado em GPS única para as contribuições devidas sobre a remuneração, férias e 13º salário, com a seguinte identificação:

Campo 1 – Razão Social do OGMO

Campo 5 – CNPJ do OGMO

Art. 27. A partir de 01/99, o OGMO também é responsável pelo preenchimento da GFIP, com dados relativos aos trabalhadores portuários avulsos, utilizando FPAS 680, em que serão informados o somatório do MMO, das férias, do 13º salário e da contribuição descontada dos segurados sobre essas rubricas, devendo observar as instruções de preenchimento da mesma.

Art. 28. Constatado que os operadores estão realizando a compensação do recolhimento da cota patronal (20%) no período de 09/89 a 04/96, em face do reconhecimento da inconstitucionalidade da expressão “avulsos” contida no art. 3º, inciso I, da Lei nº 7.787/89 e no art. 22, inciso I, da Lei nº 8.212/91, a fiscalização deverá verificar a sua regularidade segundo a legislação previdenciária e o comando da decisão judicial que a ampara, procedendo, se for o caso, ao lançamento do débito dos valores compensados indevidamente.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 29. É obrigação do operador portuário descontar a contribuição previdenciária incidente sobre as remunerações dos seus empregados, inclusive do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado, recolhendo-a juntamente com a contribuição patronal de todos os segurados que lhe prestem serviços.

Parágrafo único. Somente poderá ser cedido, por prazo indeterminado, o trabalhador portuário avulso registrado, e, enquanto perdurar essa situação, o trabalhador deixará de concorrer à escala como avulso.

Art. 30. A cooperativa de trabalhadores portuários avulsos, definida no inciso XVI do art. 2º desta Instrução, deverá pré-qualificar-se junto à Administração do Porto (art. 9º da Lei nº 8.630/93) e atuará como qualquer outro operador portuário.

§ 1º O trabalhador, enquanto permanecer associado à cooperativa, deixará de concorrer à escala como avulso.

§ 2º O trabalhador, na condição de associado à cooperativa, filia-se à Previdência Social como autônomo.

Art. 31. Na falta do cumprimento das obrigações previdenciárias pelos operadores portuários, a fiscalização deverá fazer a descrição dos fatos à autoridade superior, que deverá oficiar a Administração do Porto organizado, para fins do disposto no Capítulo VII da Lei nº 8.630/93, sem prejuízo, se for o caso, da lavratura de auto de infração e lançamento de débito.

Art. 32. Cabe a lavratura de auto de infração por descumprimento, pelo OGMO, dos dispositivos da legislação previdenciária e dos contidos na Lei nº 9.719/98, destacando-se:

- I – não-inscrição do trabalhador portuário avulso;
- II – deixar de exibir as listas de escalação diária dos trabalhadores, por operador portuário e por navio;
- III – exibir a lista de escalação diária com dados incorretos.

Art. 33. Os operadores portuários e o OGMO estão dispensados da obrigatoriedade da retenção prevista na Lei nº 9.711 de 20 de novembro de 1998 incidente sobre o valor dos serviços em relação às operações portuárias realizadas nos termos desta Instrução.

Art. 34. É vedado ao operador portuário a opção pelo SIMPLES, nos termos da Lei nº 9.317/96.

Art. 35. O disposto nesta Instrução também se aplica aos requisitantes de mão-de-obra de trabalhador portuário avulso junto ao OGMO, que não sejam operadores portuários.

Art. 36. Os percentuais de contribuição para a Previdência Social, bem como para as entidades e fundos (outras entidades), e a descrição de cada código FPAS mencionado compõem Anexo a esta Instrução.

Art. 37. Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário relativas ao trabalhador avulso na área portuária.

CRÉSIO DE MATOS ROLIM
Diretor-Presidente

LUIZ ALBERTO LAZINHO
Diretor de Arrecadação

PAULO ROBERTO TANNUS FREITAS
Diretor de Administração

SEBASTIÃO FAUSTINO DE PAULA
Diretor de Benefícios

MARCOS MAIA JÚNIOR
Procurador-Geral

ANEXO A

CÓDIGO FPAS	DISCRIMINATIVO
540	EMPRESA DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA, FLUVIAL OU LACUSTRE – AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO – SERVIÇO PORTUÁRIO – EMPRESA DE DRAGAGEM – EMPRESA DE ADMINISTRAÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PORTOS (inclusive operador portuário, em relação aos empregados permanentes) – SERVIÇOS PORTUÁRIOS – ÓRGÃO DE GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA (em relação aos empregados permanentes) – EMPRESA DE CAPTURA DE PESCADO (inclusive armador de pesca, em relação aos empregados do escritório e os envolvidos na atividade de captura de pescado).
680	TOMADOR DE SERVIÇO DE TRABALHADOR AVULSO – contribuição sobre a remuneração de trabalhador avulso vinculado à Diretoria de Portos e Costas.

TABELA DE CÓDIGOS E CONTRIBUIÇÕES

INSS				TERCEIROS			
FPAS	Empregados	Empresa		FNDE	INCRA	DPC	Total
Cod.	Contr. %	FPAS	SAT	0001	0002	0128	0131
540	VAR	20%	VAR	5,2%	0,2%	2,5%	5,2%
680	VAR	15% ou 20% *	3%	5,2%	0,2%	2,5%	5,2%

*15%: de 05/1996 a 02/2000

20%: de 03/2000 em diante

LEI N^o 4.637, DE 20 DE MAIO DE 1965

Dispõe sobre o exercício da profissão de carregador e transportador de bagagens em portos do País, e dá outras providências.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1^o O carregamento e transporte de bagagens de passageiros, desembarcados, embarcados ou em trânsito nos portos organizados, serão feitos ... VETADO por profissionais, de preferência sindicalizados, matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo.

§ 1^o Para efeito desta Lei, considera-se bagagem: mala, caixote, engradado *lift-van*, quando trazidos por passageiros ou despachados como bagagem desacompanhada e recolhida ou não ao Armazém de Bagagem e sujeito ou não à fiscalização aduaneira.

§ 2^o O carregamento e transporte de bagagens, de que trata este artigo, compreendem os serviços executados na plataforma externa dos armazéns, faixa de cais, e a bordo dos navios, respeitadas as atribuições específicas do pessoal de estiva, nas operações de carga e descarga de mercadorias.

§ 3^o O disposto neste artigo não exclui o direito de passageiros, pessoalmente, e sem o auxílio de outras pessoas, transportarem sua própria bagagem, VETADO

§ 4^o Quanto à bagagem de cabine ou em local de acesso direto ao convés do navio, o trabalho será exclusivo dos carregadores e transportadores de bagagens.

Art. 2^o Os carregadores e transportadores de bagagens perceberão suas remunerações pelos serviços prestados, ...VETADO...

Art. 3^o VETADO.

§ 1^o VETADO.

§ 2^o VETADO.

§ 3^o O trabalho à noite, domingos e feriados será pago de conformidade com o disposto no art. 262, § 4^o, da Consolidação das Leis do Trabalho.

§ 4^o Esta Lei não se aplica aos passageiros que embarquem em porto nacional, e cujo destino seja outro porto nacional.

Art. 4º As autoridades alfandegárias e portuárias permitirão a instalação de guichês nos Armazéns de Bagagens ou nos locais de trabalho de sistema de arrecadação sob a responsabilidade dos sindicatos, ...VETADO...

Art. 5º Os armadores ou seus agentes deverão requisitar previamente do Sindicato de classe os carregadores e transportadores de bagagens necessários para operarem nos navios de passageiros que atracarem no porto, tanto nos embarques como nos desembarques de bagagens.

Parágrafo único. A requisição prevista neste artigo não implicará quaisquer ônus para os armadores.

Art. 6º Para matrícula prevista no art. 1º, além de outros, são requisitos essenciais: a) atestado de bons antecedentes e folha corrida; b) atestado de saúde e robustez física fornecido pelo IAPETC; c) atestado de vacina; d) prova de quitação com o serviço militar; e) prova de saber ler e escrever; f) prova de idade não inferior a 18 (dezoito) anos e nem superior a 35 (trinta e cinco); g) Título de Eleitor; h) Carteira Profissional do Trabalho.

Art. 7º O quadro profissional de carregador e transportador de bagagem nos portos será fixado pela Delegacia do Trabalho Marítimo.

Art. 8º Haverá nas Delegacias de Trabalho Marítimo livro de matrícula dos carregadores e transportadores de bagagens, no qual serão anotados nome, filiação, nacionalidade, estado civil, residência, assim como averbação de toda a documentação apresentada pelo carregador e transportador matriculados.

Art. 9º Os carregadores e transportadores de bagagens só poderão trabalhar devidamente uniformizados e com seu número de ordem disposto em posição bem visível.

Art. 10. Somente quando escalados para o serviço, deverão os carregadores e transportadores de bagagens permanecer nos locais de trabalho.

Art. 11. Os carregadores e transportadores de bagagens são obrigados a trazerem consigo, quando em serviço, sua identidade profissional.

Art. 12. Compete às Delegacias do Trabalho Marítimo fiscalizar o cumprimento desta Lei, cabendo de suas decisões recursos, ...VETADO... no prazo de 30 (trinta) dias.

Parágrafo único. Os recursos deverão ser encaminhados por intermédio da Delegacia do Trabalho Marítimo, devidamente instruídos, podendo a autoridade recorrida, no mesmo prazo, em face de novos fundamentos, reconsiderar sua decisão.

Art. 13. Os casos omissos serão resolvidos em primeira instância pelas Delegacias do Trabalho Marítimo que, no âmbito da respectiva jurisdição, expedirão as

instruções necessárias ao cumprimento desta Lei, de conformidade com o disposto no art. 10 do Decreto-Lei nº 3.348, de 12 de junho de 1941.

Art. 14. VETADO

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 16. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 20 de maio de 1965; 144º da Independência e 77º da República.

H. CASTELLO BRANCO
Octavio Gouveia de Bulhões
Juarez Távora
Arnaldo Sussekind

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL

INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 117, DE 6 DE OUTUBRO DE 1998

Dispõe sobre o tratamento tributário e os procedimentos de controle aduaneiro aplicáveis aos bens de viajante.

O Secretário da Receita Federal, tendo em vista o disposto no art. 12, inciso III, parágrafo único, e no art. 26 da Portaria n° 39, de 3 de fevereiro de 1995, alterada pela Portaria n° 141, de 12 de abril de 1995, e na Portaria n° 371, de 29 de julho de 1985, do Ministério da Fazenda,

RESOLVE:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1° Os bens de viajante procedente do exterior ou a ele destinado serão submetidos ao tratamento tributário e aos procedimentos aduaneiros estabelecidos nesta Instrução Normativa.

Art. 2° Para os efeitos desta Instrução Normativa, entende-se por:

I – bagagem: os bens novos ou usados destinados a uso ou a consumo pessoal do viajante, em compatibilidade com as circunstâncias de sua viagem;

II – bagagem acompanhada: a que o viajante portar consigo no mesmo meio de transporte em que viaje, desde que não amparada por conhecimento de carga;

III – bagagem desacompanhada: a que chegar ao País, ou dele sair, amparada por conhecimento de carga ou documento equivalente.

Parágrafo único. Incluem-se entre os bens de uso ou consumo pessoal aqueles destinados à atividade profissional do viajante, bem como utilidades domésticas.

Art. 3° Estão excluídos do conceito de bagagem:

I – bens cuja quantidade, natureza ou variedade configure importação ou exportação com fim comercial ou industrial.

II – automóveis, motocicletas, motonetas, bicicletas com motor, casas rodantes e demais veículos terrestres;

III – aeronaves;

IV – embarcações de todo o tipo, motos aquáticas e similares, e motores para embarcações;

V – cigarros e bebidas de fabricação brasileira, destinados à venda exclusivamente no exterior;

VI – bebidas alcóolicas, fumo e seus sucedâneos manufaturados, quando se tratar de viajante menor de dezoito anos; e

VII – bens adquiridos pelo viajante em loja franca, por ocasião de sua chegada ao País.

TRATAMENTO TRIBUTÁRIO APLICÁVEL À BAGAGEM

NÃO-INCIDÊNCIA DE IMPOSTOS

Art. 4º Não incidirão impostos sobre os bens compreendidos no conceito de bagagem:

I – de origem nacional;

II – de origem estrangeira:

- a) comprovadamente saídos do País como bagagem, quando do seu retorno, ainda que portados por terceiros, independentemente do prazo de permanência no exterior e das razões de sua saída;
- b) remetidos ao exterior, pelo viajante, para conserto, reparo ou restauração, quando do seu retorno; e
- c) enviados ao País, em razão de garantia, para substituição de outro anteriormente trazido pelo viajante.

ISENÇÃO DE CARÁTER GERAL

Art. 5º A isenção aplicável aos bens que constituem bagagem de viajante procedente do exterior abrange o imposto de importação e o Imposto sobre Produtos Industrializados.

Art. 6º A bagagem acompanhada está isenta relativamente a:

I – livros, folhetos e periódicos;

Obs.: Os demais dispositivos desta Instrução Normativa, deixam de ser publicados por não se referirem à movimentação de bagagem nos portos.

CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DO TRABALHO

RECOMENDAÇÃO 145

RECOMENDAÇÕES SOBRE AS REPERCUSSÕES SOCIAIS DOS NOVOS MÉTODOS DE PROCESSAMENTOS DE CARGA NOS PORTOS

A Organização Geral da Organização Internacional do Trabalho: Convocada em Genebra pelo Conselho Administrativo da Repartição Internacional do Trabalho, e reunida na referida cidade a 6 de junho de 1973 em sua quinquagésima oitava sessão;

Considerando que se produzem e continuam a produzir importantes mudanças no método de processamento de cargas nos portos – por exemplo, a adoção de unidades de carga, a introdução de técnica de transbordo horizontal (*roll-on/roll-off*) e o aumento da mecanização de automação – e no movimento de mercadorias, e que, se prevê que no futuro tais mudanças venham a adquirir ainda maior importância;

Considerando que as referidas mudanças, ao acelerar o transporte de cargas e reduzir o tempo de estadia dos navios no porto e as custas do transporte, podem beneficiar a economia do País em seu conjunto e contribuir para a elevação do nível de vida;

Considerando que tais mudanças têm também repercussões consideráveis sobre o nível de emprego nos portos e as condições de trabalho e vida dos portuários e que deveriam ser adotadas medidas para prevenir ou reduzir os problemas decorrentes das mesmas;

Considerando que os portuários deveriam beneficiar-se com a introdução de novos métodos de processamento de carga e que, por conseguinte, ao mesmo tempo que se planeja e introduzem novos métodos, dever-se-ia planejar e adotar uma série de medidas para melhorar de modo duradouro sua situação, tais como a regularização do emprego e a estabilização da renda e outras medidas relativas às condições de trabalho e vida e à segurança e higiene do trabalho portuário;

Depois de terem resolvido adotar diversas propostas relativas às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos, questão que constitui o quinto item da agenda da reunião; e

Depois de terem resolvido que as referidas propostas tomem a forma de uma Recomendação que completa a Convenção sobre o Trabalho Portuário de 1972, adota, na data de vinte e cinco de junho de mil novecentos e noventa e três, a presente recomendação que poderá ser citada com a Recomendação sobre o Trabalho Portuário de 1973:

I – CAMPO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

1. Ressalvado o disposto no § 36, a presente Recomendação se aplica às pessoas que dedicam de modo regular a um trabalho como portuário e cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho.

2. Para os efeitos da presente Recomendação, as expressões “portuário” e “trabalho portuário” designam as pessoas e as atividades definidas como tais pela legislação ou a práticas nacionais. As organizações interessadas de empregadores e trabalhadores devem ser consultadas por ocasião de tais definições e pedir-se-á sua contribuição de uma ou de outra forma para elaboração ou revisão das mesmas; dever-se-iam assim mesmo levar em conta os novos métodos de processamento de carga e seus efeitos sobre as diversas tarefas dos portuários.

II – REPERCUSSÕES DAS MUDANÇAS DOS MÉTODOS DE PROCESSAMENTO DE CARGA

3. Em cada país, e eventualmente em cada porto, deveriam avaliar-se, de modo regular e sistemático, as possíveis repercussões das mudanças dos métodos do processamento de carga, particularmente nas oportunidades de emprego e condição de trabalho dos portuários, assim como na estrutura de emprego nos portos; assim mesmo, deveriam ser sistematicamente revisadas as medidas que resultem dessa avaliação por órgãos aos quais pertençam representantes das organizações de trabalho e de trabalhadores interessados, e, se fosse conveniente, das autoridades competentes.

4. A introdução de novos métodos de processamento de carga e as medidas decorrentes deveriam ser coordenadas com os programas e políticas nacionais e regionais de desenvolvimento de mão-de-obra.

5. Para os fins indicados nos §§ 3º e 4º, dever-se-ia compilar, de modo contínuo, toda a informação pertinente e, em particular:

- a) estatísticas relativas ao trânsito de carga pelos portos, com a indicação dos métodos de processamento de carga utilizados;
- b) gráficos que mostrem a procedência e o destino das principais correntes e transportes de mercadorias, assim como os pontos de reunião e dispersão de carga dos containeres e outras unidades de carga;
- c) a avaliação das tendências futura, se possível, apresentadas de modo análogo;
- d) previsões acerca da mão-de-obra necessária nos portos para manipular a carga, levando em conta a evolução futura dos métodos de processamento de carga e a procedência e destino das principais correntes de transportes de mercadorias.

6. Na medida do possível, cada país deveria adotar as mudanças nos métodos de processamento de carga mais convenientes à sua economia, levando-se em conta,

particularmente, a disponibilidade relativa de capitais – especialmente de divisas – , de mão-de-obra e de meios de transporte interno.

III – REGULARIZAÇÃO DO EMPREGO E DA RENDA

A. EMPREGO PERMANENTE OU REGULAR

7. Sendo possível, dever-se-ia assegurar aos portuários um emprego permanente ou regular.

B. GARANTIAS DE EMPREGO OU DE RENDA

8.1. Nos casos em que não seja possível o emprego permanente ou regular, dever-se-ia propiciar garantias de emprego ou de renda, ou ambas as coisas ao mesmo tempo; a natureza ou amplitude de tais garantias dependerão da situação econômica e social do País ou do porto do que se trata.

8.2. Entre essas garantias, poderiam ser incluídas uma ou várias das seguintes:

- a) emprego durante um número combinado de horas ou turno por ano, por mês ou por semana, ou em lugar, o pagamento correspondente;
- b) indenização em dinheiro, mediante um sistema que não requeira contribuição financeira dos trabalhadores, quando os portuários estiverem presentes à chamada ou disponíveis de alguma outra forma para o trabalho, sem conseguir ser admitidos ao mesmo;
- c) indenizações de desemprego quando não haja trabalho.

9. Todos os interessados deveriam adotar medidas positivas para evitar que se restringisse ao mínimo, na medida do possível, qualquer redução da força de trabalho, sem prejuízo do desenvolvimento eficiente das operações portuárias.

10. Deveriam ser tomadas disposições adequadas para dar proteções financeiras aos portuários no caso de redução inevitável da força de trabalho, tais como:

- a) um seguro de desemprego ou outras formas de previdência social;
- b) uma indenização por cessação da relação de trabalho ou outros tipos de indenização pelos mesmos motivos, a cargo dos empregadores;
- c) uma combinação de indenizações conforme o prevejam a legislação nacional ou os contratos coletivos.

C. REGISTRO

11. Deveriam ser restabelecidos e mantidos em dia os registros para todas as categorias de portuários na forma que determine a legislação ou práticas nacionais, com a finalidade de:

- a) evitar a utilização de mão-de-obra adicional quando o trabalho existente não baste para proporcionar meios adequados de vida aos portuários;
- b) pôr em prática planos de regularização do emprego e estabilização das admissões e sistemas de distribuição de mão-de-obra nos portos.

12. O número de categorias especializadas deveria ser reduzido e deveriam ser modificadas suas atribuições, à medida que estiver sendo modificada a natureza do trabalho, e que um número mais elevado de trabalhadores se capacitem para efetuar uma variedade maior de tarefas.

13. Deveria ser suprimida, quando possível, a distinção entre trabalho a bordo e trabalho em terra, a fim de se conseguir uma maior possibilidade de intercâmbio de mão-de-obra, maior flexibilidade na designação do trabalho e maior rendimento das operações.

14. Quando não haja emprego permanente ou regular para todos os trabalhadores portuários, os registros deveriam tomar as forma de:

- a) um registro único, ou de
- b) registros independentes para:
 - I) os trabalhadores com emprego mais ou menos regular,
 - II) os trabalhadores do grupo de reserva.

15. Não se deveria normalmente empregar como portuários aqueles que não estivessem registrados como tais. Em casos excepcionais, quando todos os portuários registrados estejam empregados, poder-se-ia contratar outros trabalhadores.

16. Os trabalhadores portuários registrados deveriam dar a conhecer que estão disponíveis para o trabalho na forma que determina a legislação ou práticas nacionais.

D. ACORDOS SOBRE O NÚMERO DE INSCRITOS NOS REGISTROS

17. O número de trabalhadores inscritos deveria ser revisados periodicamente pelas partes interessadas, de modo que seu resultado seja adequado, mas não excessivo, para satisfazer as necessidades do porto. Ao proceder a essas revisões, os interessados deveriam levar em conta todos os fatores pertinentes, em particular os fatores a longo prazo, como as mudanças do método do processamento de cargas e das correntes comerciais.

18.1) Quando diminuir a demanda de determinadas categorias de portuários deveria ser feito todo o possível para manter esses trabalhadores nos empregos da indústria portuária, dando-lhes a necessária oportunidade de readaptação profissional para trabalhar em outras categorias; essa readaptação deveria ser facilitada com suficiente antecedência, em qualquer mudança prevista nos métodos de trabalho.

18.2) Se fosse inevitável reduzir o volume total de inscrições deveriam ser feitos todos os esforços necessários para ajudar a conseguir outro emprego colocando a sua disposição os serviços de readaptação profissional e a assistência dos serviços públicos de emprego.

19.1) Se possível, qualquer redução do volume de inscritos no registro que se faça necessária, deveria se efetuar gradualmente e sem que se recorra ao rompimento da relação de trabalho. A esse respeito poderia ser útil aplicar aos portos a experiência relativa às técnicas de planificação pessoal da empresa.

19.2) Ao determinar o alcance da redução dever-se-ia levar em consideração entre outros fatores:

- a) a diminuição natural dos efetivos;
- b) a suspensão da contratação, salvo em caso de funções especiais em que não se possa treinar os portuários já registrados;
- c) a exclusão dos trabalhadores que não tirem seus principais meios de vida do trabalho portuário;
- d) a redução da idade de aposentadoria ou medidas destinadas a facilitar a aposentadoria voluntária antecipada, mediante a concessão de pensões, suplemento às pensões do Estado ou pagamento de quantias globais;
- e) quando o aconselhar a situação, e ressaltando os contratos coletivos e o consentimento dos trabalhadores interessados, a transferência permanente de portuários dos portos em que haja excesso para os portos em que haja escassez dos referidos trabalhadores.

19.3) O cancelamento da relação de trabalho somente deveria ser considerado depois de se levar devidamente em conta os meios mencionados no item 2 anterior e a reserva das garantias de emprego que pudessem ter sido concedidas. Dentro do possível, o término da relação de trabalho dever-se-ia fazer de acordo com critérios combinados e sujeitando-se a um aviso prévio adequado e ao pagamento das indenizações estabelecidas no § 10.

E. DISTRIBUIÇÃO DE MÃO-DE-OBRA

20. Exceto nos casos de emprego regular ou permanente, com um determinado empregador, deveriam ser estabelecido sistema de distribuição da mão-de-obra que:

- a) ressaltando as disposições dos §§ 11, 15 e 17, proporcionem a cada empregador a mão-de-obra de que necessita para a rotação rápida dos barcos ou, se houver escassez de trabalhadores, uma parte equitativa da mão-de-obra disponível;
- b) proporcionem a cada portuário registrado uma parte equitativa do trabalho disponível;

- c) reduzam ao mínimo a necessidade de apresentar-se às chamadas para a seleção e designação do trabalho, assim como o tempo necessário para ele;
- d) assegurem, na medida do possível, e ressalvando a necessária rotação das equipes, que os trabalhos sejam terminados pelos mesmos portuários que os tenham começado.

21. Nas condições que se estabelecem na legislação nacional ou nos contratos coletivos, deveria ser permitida, caso necessária, a transferência dos portuários empregados regularmente por um empregador para um emprego temporário com outro empregador.

22. Nas condições que se estabeleçam na legislação nacional ou nos contratos coletivos, deveria ser permitida, caso necessária, a transferência temporária e voluntária de portuários de um porto para outro.

IV – RELAÇÕES DE TRABALHO

23. As discussões e as negociações entre os empregadores e os trabalhadores interessados deveriam ser orientadas não somente para resolver os problemas correntes, como salários e condições de trabalho, mas também para obter um acordo que incluísse as diversas medidas sociais necessárias para fazer frente às repercussões de novos métodos de processamento de carga.

24. Com essa finalidade, deveria ser reconhecida a importância da existência de organizações de empregadores e de trabalhadores portuários, estabelecidas de acordo com princípios da Convenção sobre a Liberdade Sindical e a Proteção do Direito de Sindicalização, de 1948, e da Convenção sobre o Direito de Sindicalização e de Negociação Coletiva, de 1949, que possam entabular livremente negociações e assegurar a execução dos acordos que se concluem.

25. Onde ainda não exista, deveria ser estabelecido um sistema de relações de trabalho, com a finalidade de criar um clima de confiança e de colaboração entre os portuários e os empregadores, graças ao qual possam se efetuar reformas sociais e técnicas sem tensões nem conflitos, e possam se resolver rapidamente as queixas, de acordo com as Recomendações sobre o Exame de Reclamações, de 1967.

26. As organizações de empregadores e de trabalhadores juntamente com as autoridades competentes, quando for o caso, deveriam participar na aplicação das medidas sociais necessárias e, em particular, no funcionamento dos sistemas de regularização de emprego e da estabilidade de remuneração.

27. Deveriam ser instaurados métodos efetivos de comunicação entre os empregadores e portuários, e entre os dirigentes das organizações de trabalhadores e seus filiados, de acordo com a Recomendação sobre a Comunicação dentro da

Empresa, de 1967. Tais métodos deveriam ser postos em prática por todos os meios possíveis e a todos os níveis.

V – ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO

28. A fim de que a introdução de novos métodos de processamento de carga se traduza por um máximo de benefícios sociais, deveria ser fomentada a colaboração entre os empregadores, ou suas organizações, e as organizações de trabalhadores para aumentar o rendimento do trabalho portuário, com a participação, quando for o caso, das autoridades competentes.

29. Entre as medidas objeto de tais acordos poder-se-ia incluir:

- a) o emprego de conhecimento científico e técnicas referentes ao ambiente de trabalho, particularmente quanto às condições de trabalho portuário;
- b) programas completos de formação profissional, inclusive em matéria de segurança;
- c) esforços mútuos para alimentar práticas obsoletas;
- d) uma maior flexibilidade ao distribuir portuários entre os diversos porões, entre os que trabalham a bordo e em terra, e entre as diversas operações em terra;
- e) o recurso, em caso necessário, ao trabalho por turno e em fim de semana;
- f) uma organização do trabalho e uma formação profissional que permitam aos trabalhadores desempenhar várias funções correlatas;
- g) a adaptação do número de trabalhadores de cada turma às necessidades que foram combinadas, levando em conta a necessidade de assegurar períodos razoáveis de descanso;
- h) esforços mútuos para eliminar, na medida do possível, o tempo improdutivo;
- i) disposições para a utilização eficiente do equipamento mecânico, que levam em conta as normas de segurança adequada e as restrições de peso que impõe a capacidade máxima de utilização das máquinas.

30. As referidas medidas deveriam ser acompanhadas de acordos sobre matérias de regularização do emprego e de estabilização de renda e da melhoria das condições de trabalho a que se refere a parte subsequente da presente Recomendação.

VI – CONDIÇÕES DE TRABALHO E DE VIDA

31. A legislação sobre a segurança, higiene, bem-estar e formação profissional, aplicável a empresas industriais, deveria aplicar-se efetivamente nos portos com as adaptações técnicas necessárias; deveria haver serviço de inspeção adequado e qualificado.

32. As normas relativas à duração do trabalho, descanso semanal, férias remuneradas e condições análogas, não deveriam ser menos favoráveis para os portuários do que para a maioria dos tabuladores das empresas industriais.

33. Deveriam ser adotadas medidas em relação ao trabalho por turno, entre elas:

- a) evitar que as pessoas trabalhem em dois turnos consecutivos, além dos limites estabelecidos pela legislação nacional e os contratos coletivos;
- b) compensação salarial pelos inconvenientes que cause ao trabalhador o trabalho por turnos, inclusive aquele efetuado em fim de semana;
- c) fixação de uma duração máxima e de um horário adequado dos turnos, levados em conta as condições locais.

34. Quando se introduzirem novos métodos de processamento de carga, e as remunerações forem calculadas pela tonelagem, ou por outras formas baseadas na produtividade, poder-se-ia adotar medidas para examinar e, quando preciso, rever os métodos de escalas e de pagamento e, caso necessário, deveriam ser aumentados os ganhos dos portuários, como resultado dos novos métodos de processamento de carga.

35. Onde não existam, deveriam ser estabelecidos sistemas adequados de pensões e aposentadorias.

VII – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

36. As disposições adequadas da presente Recomendação dever-se-iam aplicar, na medida do possível, aos portuários ocasionais ou sazonais, de acordo com a legislação e as práticas nacionais.

E M E N T Á R I O

EMENTÁRIO DE INFRAÇÕES À LEI N° 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998

EMENTA I: DEIXAR DE ORGANIZAR E MANTER O CADASTRO E/OU O REGISTRO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

Capitulação: Art. 1º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO

Texto: O Órgão Gestor de Mão-de-Obra não cadastrou e/ou não registrou trabalhador portuário, cuja inscrição foi assegurada nos termos dos arts. 54, 55, 70 ou 71 da Lei nº 8.630/93 ou ainda esteja contemplado em convenção coletiva de trabalho.

Elementos de convicção: Verificação da documentação referente ao cadastro ou registro dos trabalhadores portuários ou Boletim de Atualização Portuária (BAP) publicado no Diário Oficial da União de 31 de janeiro de 1996 ou 2 de abril de 1996 ou, ainda, à vista de convenção coletiva de trabalho celebrada nos termos dos art. 8º ou 9º do Decreto nº 1.596/95.

EMENTA II: GERIR MÃO-DE-OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO QUANTO À ORGANIZAÇÃO E À MANUTENÇÃO DO CADASTRO E DO REGISTRO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS, EM DESACORDO COM AS NORMAS DO CONTRATO, CONVENÇÃO OU ACORDO COLETIVO DE TRABALHO, OU COM AS DISPOSIÇÕES CAPITULADAS EM LEI.

Capitulação: Art. 1º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto 1: O Órgão Gestor de Mão-de-Obra, sem considerar as normas estabelecidas em convenção coletiva de trabalho, registrou (ou cadastrou) novamente os trabalhadores abaixo relacionados, cujo registro (ou cadastro) foi anteriormente extinto por cancelamento (aposentadoria, por exemplo) – ou ainda manteve as referidas inscrições – nos termos do § 3º do art. 27 da Lei nº 8.630/93.

Texto 2: O Órgão Gestor de Mão-de-Obra, sem considerar as normas estabelecidas em convenção coletiva de trabalho, registrou (ou cadastrou) os trabalhadores abaixo listados, sem que os mesmos fizessem jus à referida inscrição.

Elementos de convicção: verificação de documentação referente ao cadastro ou registro do trabalhador portuário em desacordo com a lei e convenção coletiva de trabalho estabelecadora das regras de ascensão ao registro e/ou inclusão no cadastro.

EMENTA III: DEIXAR DE OBSERVAR O DISPOSTO NO PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 56 DA LEI Nº 8.630/93 QUE DETERMINA MANTER, EM CARÁTER PERMANENTE, A PROPORCIONALIDADE ENTRE TRABALHADORES COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO E TRABALHADORES AVULSOS.

Capitulação: art. 1º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: titular de instalação portuária de uso privativo fora dos limites da área do porto organizado ou a empresa que a explore para movimentação e/ou armazenamento de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Texto: o referido titular (ou empresa), responsável pela exploração do terminal _____, que já abrigava a mão-de-obra avulsa antes da Lei nº 8.630/93, deixou de requisitar no Órgão Gestor de Mão-de-Obra obreiros avulsos da atividade _____, quando deveria manter a proporcionalidade entre trabalhadores avulsos e com vínculo empregatício.

Elementos de convicção: Conforme constatado em folhas ou recibos de pagamentos referentes ao período _____, ou por meio de requisições efetuadas no período _____, que foram visadas. (pelo Auditor-Fiscal do Trabalho)

EMENTA IV: DEIXAR DE REQUISITAR, DENTRO DOS LIMITES DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO, TRABALHADOR PORTUÁRIO AO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA.

Capitulação: art. 1º, *in fine*, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998

Autuado: operador portuário, armador ou agente de navegação, titular de instalação portuária.

Texto 1: A empresa acima identificada, responsável pela operação portuária do navio _____, deixou de requisitar mão-de-obra da atividade de _____, cuja equipe para execução do serviço é de _____ trabalhadores no período __/__/__ a __/__/__.

Texto 2: a empresa acima identificada, responsável pelo navio _____, fundeado no período de __/__/__ a __/__/__, deixou de requisitar a mão-de-obra da categoria de _____ cuja equipe para execução do serviço é de _____ trabalhadores no período __/__/__ a __/__/__.

Elementos de Convicção: não-apresentação de requisição de trabalhadores de determinada atividade e acordo ou convenção coletiva de trabalho.

OBSERVAÇÃO :

1. Tratando-se de atividade de vigilância quando o navio estiver fundeado, ou atividade de bloco, deve o Auditor-Fiscal do Trabalho observar o que dispuser o acordo ou convenção coletiva a respeito de requisição ou composição de ternos, tendo em vista que essas fainas de trabalho portuário não estão diretamente ligadas à operação portuária.
2. O Auditor-Fiscal do Trabalho deverá observar o disposto no art. 8º, § 1º da Lei nº 8.630/93, que dispensa a contratação de operadores portuários, e conseqüentemente de requisição de mão-de-obra no OGMO, nas operações elencadas nesse artigo.

EMENTA V: REQUISITAR MÃO-DE-OBRA AVULSA, PARA TRABALHO PORTUÁRIO, EM OUTRA PROCEDÊNCIA QUE NÃO O ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA.

Capitulação: art. 1º, *in fine*, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: operador portuário, ou titular de instalação portuária (ou empresa que a explore), ou armador, ou agente de navegação.

Texto: a empresa acima identificada, responsável pela operação portuária do navio, requisitou mão-de-obra avulsa, conforme abaixo especificada, para trabalho portuário, em outra procedência que não o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (especificar a fonte) no período de ___/___/___ a ___/___/___.

Elementos de Convicção: requisição de mão-de-obra e/ou verificação física do trabalhador.

EMENTA VI: DEIXAR DE RECOLHER AO OGMO, NO PRAZO LEGAL OU CONVENCIONAL, OS VALORES DEVIDOS PELOS SERVIÇOS EXECUTADOS NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO.

Capitulação: art. 2º, inciso I, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: operador portuário, armador ou agente de navegação, titular de instalação portuária.

Texto: o referido operador portuário não recolheu ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra, no prazo de 24 horas (ou no prazo previsto em convenção coletiva de trabalho), os valores devidos aos trabalhadores que participaram da operação portuária do navio _____, no período de ___/___/___ a ___/___/___.

Elementos de Convicção: não comprovação do recolhimento, em 24 horas, (ou no prazo convencional – citar) ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra, dos valores devidos pelos serviços executados.

OBSERVAÇÃO:

Esclarecer, no corpo do auto, a parcela sonogada.

EMENTA VII: DEIXAR DE REPASSAR AOS TRABALHADORES A REMUNERAÇÃO DEVIDA, PELOS SERVIÇOS EXECUTADOS, NO PRAZO DE 48 HORAS OU NO PRAZO PREVISTO EM CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO.

Capitulação: art. 2º, § 1º, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO

Texto: O Órgão Gestor de Mão-de-Obra não efetuou até o dia ___/___/___ o repasse da remuneração devida aos trabalhadores das atividades abaixo relacionadas, pelos serviços executados no navio _____ em ___/___/___, turno _____.

Elementos de Convicção: não-apresentação de comprovante de pagamento a trabalhadores quando solicitado pela fiscalização (ou apresentação de comprovante de repasse até o dia ___/___/___) e convenção coletiva de trabalho, quando aplicável.

EMENTA VIII: DEIXAR DE MANTER O REGISTRO DE TRABALHADOR CEDIDO, EM CARÁTER PERMANENTE COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO A OPERADOR PORTUÁRIO OU ASSOCIADO A COOPERATIVA.

Capitulação: art. 3º inciso I (ou inciso II) da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto: O Órgão Gestor de Mão-de-Obra cancelou o registro do trabalhador “X”, pelo fato de o mesmo ter sido cedido em caráter permanente com vínculo empregatício ao operador portuário “Z” (ou associado à cooperativa “Y”).

Elementos de Convicção: ato de cancelamento de registro junto ao OGMO

EMENTA IX: PERMITIR QUE TRABALHADOR PORTUÁRIO CEDIDO A OPERADOR PORTUÁRIO, EM CARÁTER PERMANENTE, (OU ASSOCIADO A COOPERATIVA) CONCORRA À ESCALA RODIZIÁRIA.

Capitulação: art. 3º, § 1º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO

Texto: na ação fiscal conduzida no navio _____ foi constatado que o trabalhador “X”, exercente da atividade portuária “Y”, foi escalado pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra para o trabalho, embora o referido trabalhador se encontre na condição de cedido, em caráter permanente, para o operador portuário “W” (ou associado à cooperativa “Y”).

Elementos de Convicção: verificação da escala de trabalhadores e da comprovação da cessão do trabalhador a operador portuário (indicar como foi comprovada a cessão).

EMENTA X: CONTRATAR A PRAZO INDETERMINADO TRABALHADOR CADASTRADO SEM PRIORIZAR OS TRABALHADORES REGISTRADOS.

Capitulação: art. 26, parágrafo único, da Lei nº 8.630/93.

Autuado: operador portuário ou titular de instalação portuária.

Texto: O operador portuário ou titular de instalação portuária, sem anuência do OGMO, contratou a prazo indeterminado o trabalhador portuário “X”, integrante do cadastro, sem que tenha priorizado os trabalhadores portuários integrantes do registro.

Elementos de Convicção: verificação física e/ou livro de registro de empregados da empresa, relação de trabalhadores inscritos no registro e cadastro do OGMO e entrevistas com trabalhadores portuários.

EMENTA XI: CONTRATAR, A PRAZO INDETERMINADO, TRABALHADOR REGISTRADO NO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA, SEM A COMPETENTE CESSÃO.

Capitulação: art. 26, parágrafo único, da Lei nº 8.630/93.

Autuado: operador portuário.

Texto: O operador portuário acima admitiu com vínculo empregatício a prazo indeterminado o trabalhador “X”, integrante do quadro de registrados do OGMO (citar atividade), sem a devida comprovação da cessão.

Elementos de Convicção: verificação física, livro de registro de empregado e inexistência de comprovação da cessão.

EMENTA XII: NÃO ASSEGURAR AO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO CADASTRADO NO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA O DIREITO DE COMPLEMENTAR AS EQUIPES DE TRABALHO NAS EVENTUAIS FALTAS DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS REGISTRADOS, POR OCASIÃO DA ESCALA DIÁRIA.

Capitulação: art. 4º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto: O OGMO, responsável pela composição das equipes de trabalho para a operação de _____, no navio _____, não assegurou a complementação da equipe com trabalhador cadastrado, necessidade verificada pela ausência de trabalhadores registrados naquele órgão.

Elementos de convicção: denúncia e constatação da recusa pelo exame das respectivas escalas, verificando-se a dobra da jornada de trabalho prevista para a operação no navio acima ou a ausência de trabalhadores escalados sem justificativa legal, não permitindo, mesmo assim, a inclusão na escala de trabalhadores cadastrados para complementar a equipe de trabalho.

EMENTA XIII: PERMITIR QUE O TRABALHO PORTUÁRIO SEJA REALIZADO POR TRABALHADOR REGISTRADO/CADASTRADO NÃO-CONSTANTE DA ESCALA DIÁRIA.

Capitulação: art. 6º, *caput*, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: operador portuário ou tomador de mão-de-obra.

Texto: o referido operador portuário ou tomador de mão-de-obra utilizou a mão-de-obra do trabalhador “X” no dia ___/___/___, no navio _____ (ou no armazém nº _____) sem que o seu nome constasse da (s) escala (s) diária(s) visadas por esta fiscalização.

Elementos de Convicção: verificação física e escala de trabalhadores.

EMENTA XIV: DEIXAR DE VERIFICAR A PRESENÇA, NO LOCAL DE TRABALHO, DE TRABALHADOR CONSTANTE DE ESCALA DIÁRIA.

Capitulação: art. 6º, *caput*, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: operador portuário ou tomador de mão-de-obra ou OGMO.

Texto: o referido operador portuário ou tomador de mão-de-obra, ou ainda o Órgão Gestor de Mão-de-Obra, não verificou a presença dos trabalhadores constantes da escala diária para a faina de trabalho (ou atividade portuária tal) no dia ___/___/___, no navio _____ (ou no armazém nº _____), sendo constatada por esta fiscalização a ausência dos seguintes obreiros:

Elementos de Convicção: verificação física e de escala diária de trabalhadores por atividade portuária, visadas pelo Auditor-Fiscal do Trabalho.

OBSERVAÇÃO:

O OGMO será autuado se constar dos seus estatutos ou de decisão, aprovada em assembléia geral, do sindicato dos operadores portuários a responsabilidade pela verificação da presença dos trabalhadores portuários.

EMENTA XV: REMUNERAR TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO NÃO ENCONTRADO NO LOCAL DE TRABALHO DURANTE A AÇÃO FISCAL.

Capitulação: art. 6º, parágrafo único, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto: Em ação fiscal conduzida no navio _____ no dia __/__/__, turno _____ acerca das operações portuárias ali realizadas, foi constatado que os trabalhadores a seguir relacionados estavam ausentes e que, não obstante, foram remunerados pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Elementos de Convicção: verificação física, escalas e folhas de pagamento referente a operação realizada no navio _____ no dia __/__/__.

EMENTA XVI: DEIXAR DE EXIBIR AO AUDITOR-FISCAL DO TRABALHO AS LISTAS DE ESCALAÇÃO DIÁRIA DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS.

Capitulação: art. 7º, *caput*, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto: O Órgão Gestor de Mão-de-Obra instado, não apresentou as listas de escalação diária dos trabalhadores da atividade de _____ (estiva conferente, etc.) na operação realizada em __/__/__, turno _____, no navio _____.

Elementos de Convicção: não-exibição de escalas diárias de trabalhadores quando solicitado pela fiscalização.

EMENTA XVII: DEIXAR DE INCLUIR NA ESCALA RODIZIÁRIA TRABALHADOR DEVIDAMENTE REGISTRADO.

Capitulação: art. 7º, parágrafo único, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto: Foi verificado que o trabalhador “X”, devidamente registrado no Órgão Gestor de Mão-de-Obra sob o nº _____, não tem sido escalado para o trabalho, sendo preterido na escala rodiziária.

Elementos de Convicção: escalas rodiziárias.

EMENTA XVIII: PERMITIR ESCALAÇÃO DE TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO EM OPERAÇÕES SIMULTÂNEAS.

Capitulação: art. 7º, parágrafo único, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto 1: Foi constatado, examinando-se as escalas dos trabalhadores e/ou folhas de pagamento da atividade _____ (estiva, conferência, etc.), no dia __/__/__, turno _____, que o trabalhador “X” foi escalado para o trabalho, no mesmo horário, para os navios _____ e _____

Texto 2: Em ação fiscal conduzida no navio _____, no dia __/__/__, turno _____, foi constatado a presença do trabalhador (citar atividade e número do registro/cadastro) “X”, que se encontra igualmente escalado para o navio _____, anteriormente fiscalizado.

Elementos de Convicção: exame de escalas de equipes e/ou verificação física.

EMENTA XIX: DEIXAR DE OBSERVAR INTERVALO MÍNIMO DE 11 HORAS ENTRE DUAS JORNADAS DE TRABALHO.

Capitulação: art. 8º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto: O OGMO escalou o trabalhador (mencionar a atividade “X”, registrado no OGMO sob o nº _____, para prestar serviço no navio “Y”, nos dias e períodos _____ (citá-los), não respeitando, dessa forma, o intervalo de 11 horas entre jornadas de trabalho.

Elementos de Convicção: verificação física e/ou escalas de equipes.

EMENTA XX: DEIXAR DE CUMPRIR DISPOSITIVO CONSTANTE DE CONVENÇÃO OU ACORDO COLETIVO DE TRABALHO (EXCETO AS REGRAS PARA SELEÇÃO AO REGISTRO).

Capitulação: art. 22 da Lei nº 8.630/93.

Autuado: operador portuário, tomador de mão-de-obra ou OGMO, conforme o caso.

Texto: Em ação fiscal conduzida no _____ (mencionar o órgão) foi constatado que o mesmo não cumpre ao pactuado na cláusula “X”, da convenção coletiva de trabalho vigente no período _____, que estabelece os seguinte:

Elementos de Convicção: verificação física, exame dos documentos “XX” ou outras disposições aplicadas ao caso.

EMENTA XXI: ATUAR COMO PRESTADOR DE SERVIÇOS A TERCEIROS OU EXERCER QUALQUER ATIVIDADE NÃO VINCULADA À GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA DE TRABALHO PORTUÁRIO.

Capitulação: art. 25 da Lei nº 8.630/93.

Autuado: OGMO.

Texto: O OGMO, extrapolando de suas atribuições legais, vem atuando como fornecedor de mão-de-obra ou prestador de serviços a terceiros não vinculados à operação portuária ou como fornecedor da mão-de-obra de trabalhador não portuário.

Elementos de Convicção: constatação física, contratos e folhas de pagamento.

EMENTA XXII: UTILIZAR TRABALHADOR PORTUÁRIO, NOS PORTOS ORGANIZADOS, NAS ATIVIDADES DE ESTIVA, CAPATAZIA, BLOCO, CONFERÊNCIA DE CARGA, CONSERTO DE CARGA E VIGILÂNCIA PORTUÁRIA, SEM QUE O MESMO POSSUA A DEVIDA HABILITAÇÃO PROFISSIONAL, MEDIANTE TREINAMENTO REALIZADO EM ENTIDADE INDICADA PELO OGMO.

Capitulação: art. 1º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: Operador portuário ou tomador de mão-de-obra.

Texto: O referido tomador de mão-de-obra portuária vem utilizando os trabalhadores abaixo relacionados na(s) atividade(s) portuárias _____, sem que os mesmos estejam habilitados, mediante treinamento em entidade indicada pelo OGMO, contrariando o disposto no art. 27, §1º, *in fine*, da Lei nº 8.630/93.

Elementos de Convicção: verificação física dos trabalhadores na área da operação portuária, livro de registro de empregados (se aplicável) e constatação da falta de habilitação profissional em entidade indicada pelo OGMO.

EMENTA XXIII: UTILIZAR TRABALHADOR PORTUÁRIO, NOS PORTOS ORGANIZADOS, NAS ATIVIDADES DE ESTIVA, CAPATAZIA, BLOCO, CONFERÊNCIA DE CARGA, CONSERTO DE CARGA E VIGILÂNCIA PORTUÁRIA, SEM QUE O MESMO POSSUA A DEVIDA HABILITAÇÃO PROFISSIONAL E INSCRIÇÃO NO OGMO.

Capitulação: art. 1º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: operador portuário ou tomador de mão-de-obra.

Texto: O referido tomador de mão-de-obra portuária utilizou no dia __/__/__, no navio _____ (ou no armazém nº ____), turno _____, os trabalhadores abaixo relacionados, na atividade portuária indicada, sem que os mesmos possuíssem a devida habilitação profissional e estivessem inscritos no OGMO, contrariando o disposto no art. 27, §1º, *in fine*, da Lei nº 8.630/93.

Elementos de Convicção: verificação física de trabalhadores portuários na área da operação portuária e confronto com relação de trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO.

OBSERVAÇÃO:

A ementa XXII deverá ser usada quando a utilização de trabalhadores portuários fora do sistema tiver obedecido à priorização dos TPAs inscritos no OGMO. Já a ementa XXIII deverá ser usada nos casos em que tal utilização não tenha observado a preferência dos matriculados.

EMENTA XXV: DEIXAR DE OBSERVAR DISPOSITIVO ESTABELECIDO EM CONTRATO, CONVENÇÃO OU ACORDO COLETIVO DE TRABALHO REFERENTE À SELEÇÃO E REGISTRO DE TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO.

Capitulação: art. 28 da Lei nº 8.630/93.

Autuado: OGMO.

Texto: O referido OGMO deixou de observar a cláusula “XX” da convenção coletiva de trabalho vigente no período _____, na seleção e registro do trabalhador “XX”, atividade _____.

Elementos de Convicção: exame das disposições em convenção ou acordo coletivo de trabalho e relação de trabalhadores registrados no OGMO.

EMENTA XXVI: LOCAR OU TOMAR MÃO-DE-OBRA, PARA REALIZAÇÃO DE TRABALHO PORTUÁRIO, SOB O REGIME DE TRABALHO TEMPORÁRIO, NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO.

Capitulação: art. 45 da Lei nº 8.630/93.

Autuado: operador portuário ou titular de instalação portuária.

Texto: O referido tomador de mão-de-obra contratou a mão-de-obra dos trabalhadores _____ (citar os nomes), sob o regime de trabalho temporário, à empresa “Y”, para exercer atividade portuária, conforme consta do contrato estabelecido entre as partes.

Elementos de Convicção: verificação física e contrato assinado entre o operador e a empresa fornecedora de mão-de-obra visado pelo Auditor-Fiscal do Trabalho.

EMENTA XXVII: DEIXAR DE ATENDER À REQUISIÇÃO DE TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO FEITA POR TOMADOR-DE-MÃO-DE-OBRA.

Capitulação: art. 1º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto: O OGMO não atendeu à requisição de “X” trabalhadores portuários avulsos, feita pelo tomador de mão-de-obra “Y”, que exerce a atividade de _____, enquadrado na situação _____, cujo fornecimento é de responsabilidade do OGMO, conforme dispõe o art. 18, §2º da Lei nº 8.630/93.

Elementos de Convicção: requisição feita em ___/___/___ e recebida pelo OGMO, conforme visado pela fiscalização e verificado nesta data.

EMENTA XXVIII: DEIXAR DE PAGAR DIRETAMENTE AOS TRABALHADORES OS VALORES REFERENTES ÀS PARCELAS DE 13º SALÁRIO E FÉRIAS NOS PRAZOS PREVISTOS EM LEI OU CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO.

Capitulação: art. 2º, inciso II, da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.

Autuado: OGMO.

Texto: O OGMO não efetuou ou efetuou com atraso o pagamento das parcelas de 13º e férias aos trabalhadores abaixo relacionados por serviços executados na operação portuária _____.

Elementos de Convicção: ausência de comprovantes de pagamento em dia.

GLOSSÁRIO

GLOSSÁRIO DE TERMOS PORTUÁRIOS

Acostagem: Ato de acostar um navio (aproximar, arrimar, encostar, pôr junto de. Ex.: uma lancha acostou ao navio).

Aguada: Água potável existente a bordo.

Amarrado/atado: Conjunto de mercadorias (chapas de aço, barras de aço, perfilados, chapas de madeira, cartolinas, papéis, etc.) de certa forma geométrica, fixado por arames, fios ou cordéis.

Ancoradouro: Local onde a embarcação lança âncora. Também chamado fundeadouro. É o local previamente aprovado e regulamentado pela autoridade marítima.

Aparelho de guindar: Equipamentos que suspendem a carga, por meio de cabos, entre o cais e o navio. São os guindastes, paus de carga, cábreas ou portainers.

Área de fundeio: O mesmo que ancoradouro ou fundeadouro.

Atracação: Operação de fixação do navio ao cais.

Bacia de evolução: Área fronteira às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no porto.

Bagrinho: Também chamado “carteirão” ou “cavalo” ou “galinha”, poderá designar o trabalhador que não pertence ao sistema, mas que consegue trabalhar no porto por conta própria ou alheia (em nome de um trabalhador do sistema) ou ainda um trabalhador do sistema que realiza o trabalho em nome de outro.

Barril: Recipiente geralmente fabricado de madeira ou alumínio, destinado a conter líquidos, possuindo formato de um cilindro abaulado na seção média longitudinal.

Batimento de ferrugem: Retirada do ferrugem, por meio de batidas de martelete nas chapas de aço, para posterior pintura.

Bobina ou rolo: Apresentação de formato cilíndrico, geralmente usada para fios de diversas qualidades, cordas vegetais, plásticos, chapas metálicas e eventualmente tubos. Não confundir com o carretel que é provido de flanges – discos laterais e núcleo.

Bombona: Recipiente de formato cilíndrico-abaulado, com fechamento herético, feito de plástico, destinado a conter líquidos.

Cábrea: Tipo de pau-de-carga com grande capacidade de carga. Denomina também os guindastes flutuantes.

Cais: Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias.

Caixote aramado: Recipiente de madeira com painéis reforçados, de formato quadrado ou retangular, articulado por arames trançados que facilitam sua montagem, desmontagem e fechamento.

Canal: Ou canal de acesso, é o que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até as instalações de acostagem e vice-versa.

Carga Geral: Toda mercadoria de uma maneira geral embalada, mas que pode vir sem embalagem – solta – num determinado estágio industrial, e que necessita de arrumação (estivagem) para ser transportada num navio, refrigerado ou não. Como exemplo de mercadoria com embalagem (*packed*), citamos amarrado/atado (*wirebound*), bobina/rolo (*bobbin*), caixote aramado (*wirebound box*). Como exemplo de mercadoria que não necessita de embalagem citam-se animais vivos, chapas de ferro, madeira ou aço, pedras em bloco, pneus soltos, veículos, tubos de ferro.

Carga pré-lingada: Carga que já vem unitizada numa lingada do armazém. Esse procedimento evita que o trabalhador faça a lingada antes do embarque.

Clintagem: Sistema pelo qual vários volumes são presos por meio de cintas, arames ou fitas, formando uma unidade de carga. Usada para tábuas de madeira, de compensado, fardos, amarrados, etc.

Conferente de balança: Utilizado nas movimentações de granéis sólidos em que a mercadoria é quantificada por pesagem em balanças. Antes do advento das balanças modernas, que imprimem relatórios automáticos, era necessário que um trabalhador permanecesse anotando o peso de cada lote de carga.

Conferente-controlador: Às vezes é confundido com o planista, mas o controlador verifica os locais a bordo em que a carga vai sendo estivada, controlando sua correta localização. Atente-se que uma carga estivada em local inadequado poderá resultar em prejuízo quando da desestivagem, pois outras cargas terão que ser deslocadas ou removidas para outros porões para que a carga em questão possa ser manuseada.

Conferente-plano: Chamado de planista. É aquele que, em teoria, elabora o plano de estivagem da carga, ou seja, onde e como a carga vai ser estivada. Em

teoria, porque o responsável por essa atividade é o comandante da embarcação, que responde perante o armador pelos prejuízos que possam advir. Algumas vezes, inclusive, os armadores contratam profissionais especializados na elaboração do plano de carga ou estivagem (os supercargos).

Conferente-rendição: Conferente que permanece de reserva para o caso de uma substituição eventual de algum conferente.

Consignatário: Interessado na importação da mercadoria.

Contêiner: Acessório de embalagem, caracterizando-se por ser um contentor, grande caixa ou recipiente metálico no qual uma mercadoria é colocada (estufada ou ovada), após o que o mesmo é fechado sob lacre (lacrado) e transportado no porão e/ou convés de um navio para ser aberto (desovado) no porto ou local de destino. Os tipos mais comuns são: **Contêiner comum** – carga geral diversificadas (*mixed general cargo*), saco com café (*coffee bags*); **Contêiner tanque** – produtos líquidos; **Contêiner teto aberto** (*open top*) – trigo, cimento; **Contêiner frigorífico** – produtos perecíveis; **Contêiner para automóveis** – automóveis; **Contêiner flexível** – Também conhecido como *big bag*, consiste em um saco resistente utilizado para acondicionamento de granéis sólidos; **Contêiner flat rack** – tipo de contêiner aberto, possuindo apenas paredes frontais, usado para cargas compridas ou de forma irregular, às quais, de outro modo, teriam de ser transportadas soltas em navios convencionais.

Convés: Designa os “pisos” da embarcação acima do costado. Convés principal é, geralmente, onde se localiza o portaló.

Costado: Parte do casco do navio acima da linha d’água. A expressão “ao costado dos navios” refere-se às atividades desenvolvidas na beira do cais junto ao costado do navio.

Credenciamento: Forma de contratação prevista na legislação anterior que permitia que um trabalhador ficasse permanentemente à disposição de um tomador de mão-de-obra sem vínculo empregatício e sem participar do rodízio.

Docas: Parte de um porto de mar ladeada de muros ou cais, onde as embarcações tomam ou deixam carga.

Eclusas: Repartimento em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível de água a outro, a fim de facilitar-lhe ou mesmo possibilitar-lhe o acesso a determinados lugares.

Embalagem: Elemento ou conjunto de elementos destinados a envolver, conter e proteger produtos durante sua movimentação, transporte, armazenagem, comercialização e consumo.

Embarcação fundeada: Designa a embarcação ancorada ao largo (na baía, angra, enseada ou qualquer outro local protegido). Os pontos de fundeio poderão estar dentro ou fora da área do porto organizado e são delimitados pela autoridade marítima.

Embarcador: Interessado na exportação da mercadoria.

Escotilha: São aberturas nos conveses, por onde as cargas são arriadas e içadas. São as “tampas” dos porões. Geralmente, numera-se os porões de proa para popa. Assim porão n° 1 é o mais à proa, sendo seguido pelo porão n° 2, e assim por diante.

Estrado ou “paleta”: Acessório de embalagem constituindo-se em tabuleiro de madeira, metal, plástico ou outro material, com forma adequada para ser usada por empilhadeira ou guindaste.

Extra-rol: Pessoas embarcadas em navios mas não-integrantes da tripulação. A tripulação consta de documento denominado rol de equipagem, daí o termo extra-rol.

Faina: Designa um tipo específico de movimentação de carga.

FDEPM: Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, substitui o salário-educação e é quem financia os sistema de cursos profissionais para os trabalhadores portuários. É administrado pela Marinha.

Fretamento: Contrato segundo o qual o fretador cede a embarcação a um terceiro (afretador). Poderá ser por viagem (*Voyage Charter Party – VCP*), por tempo (*Time Charter Party – TCP*) ou visando a uma partida de mercadoria envolvendo vários navios (*Contract Of Afreightment – COA*). O fretamento a casco nu envolve não só a cessão dos espaços de carga do navio, mas, também, a própria armação do navio, em que o cessionário será o empregador da tripulação.

Granel líquido: Todo líquido transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por dutos por meio de bombas. Ex.: álcool, gasolina, suco de laranja, melão, etc.

Granel sólido: Todo sólido fragmentado ou grão vegetal transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por transportadores automáticos, tipo pneumático ou de arraste e similares ou aparelhos mecânicos, tais como eletroimã ou caçamba automática. Ex.: carvão, sal, trigo em grão, minério de ferro, etc.

Granel: Carga quase sempre homogênea, não embalada, carregada diretamente nos porões dos navios. Ela é subdividida em granel sólido e granel líquido.

Guias-correntes: Estrutura destinada a desviar a corrente de um rio ou de um estuário, de modo que provoque o aprofundamento do canal pelo aumento da força da corrente.

IMO: *International Maritime Organization* (Organização Marítima Internacional).

Instalação portuária: É qualquer benfeitoria ou equipamento administrado dentro do porto. Poderá designar todo um complexo de instalações ou um único equipamento. Já terminal significa “ponta”, “fim”, isto é, o ponto de entrada ou de escoamento de um complexo industrial.

Lingada: Amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-de-carga.

Livre prática: Autorização dada a uma embarcação procedente ou não do exterior a entrar em um porto do território nacional e iniciar as operações de embarque e desembarque de cargas e viajantes.

Manifesto de carga: Documento que acompanha a carga, individualizando e quantificando. Também é conhecido como *bill of lading*.

Mercadoria: Todo bem destinado ao comércio.

Navegação de apoio marítimo: A realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

Navegação de apoio portuário: A realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

Navegação de cabotagem: A realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta, e as vias navegáveis interiores.

Navegação de longo curso: A realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

Navegação interior: A realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional.

Operação portuária: Movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operador portuário.

Paletização: Processo pelo qual vários volumes (sacos, caixas, tambores, rolos de arame, etc.) são colocados sobre um estrado ou “palete”.

Pau-de-carga: Tipo de aparelho de movimentação de peso que consiste numa verga (lança), que posiciona a carga suspensa por cabos. Normalmente, é fixada ao

mastro e postada junto a escotilha (abertura do porão). O pau-de-carga completo é constituído de aparelho de acionamento, aparelho de lingada e guincho (fixado numa mesa de operação no convés, onde é operado pelo guincheiro).

Peação: Fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação, visando evitar sua avaria pelo balanço do mar. Despeação: desfazimento da peação.

Pier: Parte do cais que avança sobre o mar em linha reta ou em “L”.

Ponte: Construção erigida sobre o mar servindo à ligação com um cais avançado, a fim de permitir a acostagem de embarcações para carga ou descarga e a passagem de pessoas e veículos.

Portainer: Equipamento automático para movimentação de contêineres.

Portaló: Local de entrada do navio, onde desemboca a escada que liga o cais ao navio. É o local de passagem obrigatória para quem entra ou sai da embarcação.

Prático: Profissional responsável pela condução em segurança da embarcação por meio do canal de acesso até o cais.

Pré-qualificada: Compete à administração do porto pré-qualificar os operadores portuários nos termos do art. 9º da Lei nº 8.630/93, condição esta indispensável à execução das operações portuárias.

Quebra-mares: Construção que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes, defendendo as embarcações que se recolhem num porto, baía ou outro ponto da costa. O quebra-mar se diferencia do molhe por não possuir ligação com a terra, enquanto que este sempre parte de um ponto em terra.

Rechego ou “achano”: Operação destinada a facilitar a carga e descarga de mercadorias transportadas a granel. Consiste em ajuntar, arrumar, espalhar, distribuir e aplanar a carga, abrir furos, canaletas ou clareiras, derrubar paredes, etc.

Rodízio: Sistema de alocação equânime das oportunidades de trabalho entre os TPAs. Assim, o TPA somente trabalhará quando chegar a sua vez na fila de oportunidades.

Roll-on/roll-off: Sistema de operação de carga e descarga sobre rodas ou esteiras, efetuadas por meio de rampas. É efetuada com os meios de locomoção do equipamento transportador ou da própria carga, quando se tratar de veículo automotor. Ex.: carga ou descarga de automóveis e carga ou descarga de mercadoria dentro de caminhões (os caminhões entram a bordo pelas rampas e aberturas no costado).

Sociedade classificadora: Entidades internacionais de direito privado e quase sempre sem fins lucrativos, cuja finalidade original é fornecer, por meio de certificados, aos seguradores de navios e de cargas o grau de confiança necessário ao fechamento de contratos de seguro.

SOLAS: *Safe of Life at Sea* (Segurança da Vida Humana no Mar).

Tallie: Documento em que consta toda a mercadoria ou contêineres embarcados ou desembarcados, incluindo suas características, pesos e volumes.

Terminal retroportuário: Terminal situado em zona contígua à do porto organizado ou instalação portuária.

Terno: É cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente, em cada porão em que haja movimentação de mercadorias há um terno de trabalhadores escalado.

Tomador de mão-de-obra: Aquele que utiliza força de trabalho portuária realizada com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso.

Transbordo: Movimentação de mercadorias entre duas embarcações. Atente-se para a diferença em relação ao termo “remoção” que designa a transferência de carga entre porões ou conveses.

Unitização: É o ato de juntar as mercadorias em lotes-padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal e agilizando a movimentação. São exemplos de unitização: a paletização – acondicionamento da carga em *pallets* (estrados de madeira) e a conteinização (acondicionamento em contêineres).

GLOSSÁRIO DOS PRINCIPAIS TERMOS PORTUÁRIOS EM INGLÊS

- Boom** (bum): pau-de-carga
Bow (bou): proa
Cargo (cárgou): carga
Chief officer (tchif óficer) ou **Mate** (mêite): primeiro oficial ou imediato
Cooper (cúper): consertador
Crane (crêin) ou **Denick** (dérík): guindaste
Crane Driver (crêin dráiver): guindasteiro
Crew (cru): tripulação. Também pode designar um tripulante
Dunnage (dânidgi): material de estiva
Gangway (gângu-ei): portaló ou escada do portaló
Hatch (rétch): escotilha
Hold (rôud): porão
Lashing (láchin): peação
Master (máster) ou **Captain** (cáptan): comandante, capitão do navio
Moorman (múorman): amarrador
Portboard (pórtibord): bombordo
Ship (xíp) ou **Vessel** (véssol): navio
Starboard (estárbord): boreste ou estibordo
Stern (stérn): popa
Stevedore (estividór): estivador
Tallyman (táliman): conferente
Watchman (uótchman): vigia
Winch (uíntch): guincho
Winchman (uíntchman): guincheiro