

**CENTRO UNIVERSITÁRIO CURITIBA
FACULDADE DE DIREITO DE CURITIBA**

MYLENA STIEGLITZ PIO DE ABREU

**A QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO
À LUZ DA LEI 12.815/13: O PAPEL DO OGMO**

**CURITIBA
2018**

MYLENA STIEGLITZ PIO DE ABREU

**A QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO
À LUZ DA LEI 12.815/13: O PAPEL DO OGMO**

**Monografia apresentada como requisito parcial
para a obtenção do grau de bacharel em Direito,
do Centro Universitário Curitiba.**

Orientadora: Profª Ana Paula Pavelski

**CURITIBA
2018**

MYLENA STIEGLITZ PIO DE ABREU

**A QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO
À LUZ DA LEI 12.815/13: O PAPEL DO OGMO**

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito da Faculdade de Direito de Curitiba, pela Banca Examinadora formada pelos professores:

Orientadora: Prof^a Ana Paula Pavelski

Prof. Membro da Banca

Curitiba, de de 2018

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço aos meus pais pela confiança depositada em mim, por serem os responsáveis pela minha história e pelos ensinamentos transmitidos no decorrer da vida, sempre incentivando a correr atrás dos sonhos e não desistir nos momentos mais difíceis.

A toda a minha família como um todo, pelo incentivo e carinho depositado, em especial aos meus avós (*in memoriam*), que de alguma maneira sempre acreditaram no meu sucesso e me apoiaram.

Aos meus amigos, em especial Caroline Lange e Mariana de Sá do Rosário, agradeço pela amizade e por estarem sempre presentes no decorrer desses cinco anos, nos momentos alegres e nos momentos tristes.

Aos meus professores, pelos conhecimentos repassados ao longo do decorrer do curso.

Por fim, agradeço a todas as pessoas próximas que me ajudaram e proferiram palavras de incentivo, principalmente nos momentos de recaída e, agradeço também a minha orientadora Professora Ana Paula Paveski pelo seu apoio e seu conhecimento.

“Por vezes sentimos que aquilo que fazemos não é senão uma gota de água no mar. Mas o mar seria menor se lhe faltasse uma gota.”

(Madre Tereza)

RESUMO

O presente trabalho aborda a temática do papel do Órgão Gestor de Mão de Obra na capacitação profissional do trabalhador portuário avulso à luz da Lei dos Portos n. 12.815 de 2013. Para isso, traça um breve panorama histórico do sistema portuário brasileiro e do Porto de Paranaguá, demonstrando a relevância da atividade no contexto brasileiro, face ao grande potencial econômico dos portos, especialmente no sul do País. Estabelece um comparativo entre a Lei de modernização dos portos n. 8.630/93 com a atual Lei dos portos n. 12.815/13, abordando as competências relativas ao OGMO para com os trabalhadores portuários, a partir de posições da doutrina e da jurisprudência. O objetivo principal deste estudo foi demonstrar a real necessidade da formação e capacitação profissional para os trabalhadores portuários avulsos, tendo em vista que as estruturas portuárias estão cada vez mais tecnológicas, objetivando a rapidez no manuseio dos diferentes tipos de carga e a multifuncionalidade do trabalhador portuário. Por fim, sendo essa pesquisa de cunho bibliográfico, adotou-se o método indutivo, sendo contemplada por estudiosos focados na temática portuária. Após isso, foi possível, então emitir as considerações finais.

PALAVRAS-CHAVE: Trabalhador portuário avulso, órgão gestor de mão de obra, capacitação profissional, Porto de Paranaguá.

ABSTRACT

The present work is based on the thematic of the role of the Labor Management Organ in the professional qualification of the single port worker in light of the Law of Ports n. 12.815 of 2013. For this purpose, a brief historical overview of the Brazilian port system and the Port of Paranaguá is presented, demonstrating the relevance of the activity in the Brazilian context, given the great economic potential of the ports, especially in the south of the country a comparison between the Modernization of Ports Act n. 8.630/93 with the current Ports Act n. 12.815/13, addressing the competencies related to the OGMO for port workers, from positions of doctrine and jurisprudence. The main objective of this study was to demonstrate the real need for professional training and qualification for single port workers, considering that port facilities are becoming more technological, aiming at the speed in handling the different types of cargo and the multifunctionality of the port worker. Finally, being this research of bibliographic character, the inductive method was adopted, being contemplated by scholars focused on the port theme. After that, it was possible to issue the final considerations.

KEY WORDS: Port worker, anpower management agency, professional training, Port of Paranaguá.

ROL DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
APP	Administração do Porto de Paranaguá
APPA	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
ART.	Artigo
CF/88	Constituição da República Federativa do Brasil
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
DPC	Diretoria de Portos e Costas
EPM	Ensino Profissional Marítimo
FDEPM	Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo
N.	Número
NORMAM-32	Normas da Autoridade Marítima para o Ensino Profissional Marítimo
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PREPOM	Programa do Ensino Profissional Marítimo
SEPM	Sistema Profissional Marítimo
TPA	Trabalhador Portuário Avulso
TUP	Terminal de Uso Privado

SUMÁRIO

RESUMO	05
ABSTRACT	06
ROL DE ABREVIATURAS E SIGLAS	07
1. INTRODUÇÃO	09
CAPÍTULO I	11
2. SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO	11
2.1 BREVE HISTÓRICO	11
2.2 EXPLORAÇÃO DOS PORTOS	13
2.3 PORTO DE PARANAGUÁ	16
CAPÍTULO 2	19
3. TRABALHO PORTUÁRIO	19
3.1 LEI Nº 8.630/93	21
3.2 LEI Nº 12.815/2013	22
3.3 TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO	24
3.3.1 Trabalho Avulso	24
3.4 PRINCÍPIOS DO TRABALHO PORTUÁRIO	26
CAPÍTULO 3	29
4. SUJEITOS VINCULADOS AO TRABALHO PORTUÁRIO	29
4.1 OPERADORES PORTUÁRIOS	29
4.2 ANTAQ	31
4.3 AUTORIDADE PORTUÁRIA	31
4.4 COOPERATIVA DE TRABALHO PORTUÁRIO	33
4.5 OGMO	34
CAPÍTULO 3	35
5. ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA	35
5.1 CONSTITUIÇÃO DO OGMO	40
5.2 FINALIDADES E COMPETÊNCIA DO OGMO	41
5.3 CADASTRO E REGISTRO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO	43
5.4 ATRIBUIÇÕES DO OPERADOR PORTUÁRIO E DO OGMO	45
5.5 TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO: RELAÇÃO DE TRABALHO OU EMPREGO?	46
5.6 IMPACTOS DA LEI 12.815/13 NA DEMANDA PELO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO	47
CAPÍTULO 5	50
6. TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO: A NECESSIDADE DE CONSTANTE CAPACITAÇÃO	50
6.1 MULTIFUNCIONALIDADE	50
6.2 TRABALHO PORTUÁRIO MULTIFUNCIONAL	51
6.3 OGMO e CAPACITAÇÃO DO TPA	55
6.4 JULGADOS QUANTO AO TEMA	64
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	68
REFERÊNCIAS	71

1. INTRODUÇÃO

O Brasil, nos últimos tempos, tem passado por um crescimento no setor portuário, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no ano de 2017 os portos públicos e terminais de uso privado movimentaram 1,086 bilhão de toneladas, correspondendo a um crescimento de 8,3% em relação a 2016. O atual marco regulatório dos Portos, Lei n. 12.815 sancionada em 5 de junho de 2013, teve o propósito de modificar questões importantes da exploração da atividade portuária, bem assim, oportunizar melhores condições de trabalho. Ocorre que, algumas atribuições previstas na lei são de difícil concretização prática, seja porque as inovações são de alto custo, seja porque em alguns aspectos não trouxe incentivos necessários.

A revogada Lei 8.630/93 instituiu o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), com a finalidade de colocar fim ao monopólio sindical anteriormente existente e ser intermediador de mão de obra, atribuindo-lhes finalidades e competências junto aos trabalhadores portuários. Assim, a Lei 12.815/13 não alterou o que era conferido ao OGMO pela Lei 8.630/93, que apenas foi destinado a fins específicos.

Uma das competências do Órgão Gestor de Mão de Obra elencada na lei é a de treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, e, ainda, promover a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários, oportunizando o treinamento multifuncional de tais trabalhadores. Ocorre que, na prática não são ofertadas tantas especializações profissionais.

Oportuno, quase 5 (cinco) anos depois de sancionada a Lei n.12.815/13, realizar uma análise de como a Lei vem sendo aplicada, eis que, não raramente, o cenário não é o mais esperado em relação aos trabalhadores portuários avulsos. A Lei foi destinada a reforçar a modernização do sistema portuário nacional, buscando o binômio eficiência-competitividade.

Não obstante, na prática, o Órgão Gestor de Mao de Obra, responsável por promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário avulso, não investe de maneira adequada em tais profissionais devido à falta de recursos financeiros.

Com isso, o primeiro capítulo abordará a parte histórica do sistema portuário brasileiro, do Porto de Paranaguá e a exploração dos portos. Após essas considerações, o segundo capítulo abordará as legislações pertinentes ao tema, demonstrando um comparativo entre a Lei de modernização dos portos n. 8.630/93 com a atual Lei dos portos n. 12.815/13, e ainda, o enfoque dado ao trabalho avulso e ao trabalhador portuário avulso.

O terceiro tratará sobre os demais sujeitos vinculados ao trabalho portuário e de que maneira todos merecem destaque no ambiente portuário. O quarto capítulo analisará especificamente o Órgão Gestor de Mão de Obra nos seus aspectos prático e legal em face do ordenamento jurídico instituído pela Lei n. 12.815/13. Para tanto, abordará de modo taxativo as finalidades e competência do OGMO.

Por fim, o último capítulo demonstrará a importância da multifuncionalidade e a necessidade de constante capacitação dos trabalhadores e do adequado treinamento frente às modernas estruturas portuárias.

O tema que será exposto justifica-se pela relevância da atividade no contexto brasileiro, face ao grande potencial econômico dos portos, especialmente no sul do País.

Algumas considerações fecham os estudos realizados, evidenciando o papel do Órgão Gestor de Mão de Obra e que a capacitação profissional dos trabalhadores portuários avulsos é uma constante e um caminho de suma importância para o crescimento do setor como um todo.

CAPÍTULO 1

2. SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

2.1 BREVE HISTÓRICO

A história dos portos inicia-se no ano de 1808 com a promulgação da Carta Régia por D. João VI, que abriu os portos. A partir desse fato, surgiram as primeiras formas de intervenção do Estado na economia brasileira e na exploração das atividades portuárias em todo o país.¹

Logo após, em 1810, foram criados os postos alfandegados, com o objetivo de taxar as mercadorias movimentadas, sendo os portos monopólio da coroa. Somente em 1828 que D. Pedro I permitiu o regime de concessão dos portos brasileiros, visando incentivar seu desenvolvimento.²

Com o Decreto n. 1746 de 1869, conhecido como “Lei das Docas”, iniciou a possibilidade de exploração dos portos organizados pela iniciativa privada. Porém, apenas em 1888 foi aberta a concorrência para a privatização dos portos.³

A partir desse momento, os portos começaram a receber investimentos e se desenvolver. Toda a atividade era considerada privada, mas sujeita ao controle do governo.

O Brasil possui um extenso litoral, propício para o desenvolvimento do setor portuário e da comercialização internacional de seus diversos produtos.

Segundo dados do ano de 2015, existem 37 portos públicos organizados no Brasil. São divididos entre os portos com administração exercida pela própria União, como por exemplo, a Companhia das Docas, e os delegados a municípios, estados

1 ARAÚJO, Francisco Humberto Castelo Branco. **Sistema portuário brasileiro: evolução e desafios**. Florianópolis, 2013, p.13. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/francisco-humberto-castelo-branco-araujo.pdf>>. Acesso em: 03 set. 2017.

2 ARAÚJO, Francisco Humberto Castelo Branco, loc.cit.

3 Ibid., p. 14.

ou consórcios públicos. Desse total, são 18 portos delegados e 19 portos públicos administrados por Companhias Docas.⁴

O Brasil, após a promulgação da atual Lei dos Portos n. 12.815/13, já autorizou diversas novas instalações portuárias privadas e novas autorizações de terminais privados já existentes. Ou seja, os novos TUPs totalizam um total de investimento de bilhões no cenário portuário.⁵

Conforme Boletim Informativo Aquaviário da Antaq, o setor portuário brasileiro movimentou 245,5 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2017, o que representou um aumento de 5% em relação ao mesmo período de 2016, totalizando um acréscimo de 11,8 milhões de toneladas.⁶

Na mesma linha de pesquisa, foi constatado que houve um acréscimo de 13,8 milhões de toneladas nos terminais de uso privado (TUPs). Dada a movimentação do trimestre, 67,1% se concentraram nessas instalações, enquanto 32,9% se deram nos portos organizados.⁷

Portanto, a economia teve uma melhora significativa nos últimos meses e, as projeções da Antaq continuam positivas até o final do ano de 2017, sendo o objetivo movimentar 1,033 bilhão de toneladas nos portos.⁸

Deve-se visualizar, portanto, o porto como uma porta de entrada e saída de riquezas, podendo ser definido:

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 e 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.⁹

⁴ PORTOS DO BRASIL. **Sistema Portuário Nacional**.

Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

⁵BRASIL. SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS. **Terminais de Uso Privado**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

⁶BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Movimentação do setor portuário brasileiro aumenta 5% no primeiro trimestre**. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/2017/06/19/movimentacao-do-setor-portuario-brasileiro-aumenta-5-no-primeiro-trimestre/>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

⁷ Idem.

⁸DIÁRIO DO COMÉRCIO. **Movimento do setor portuário registra aumento de 4,7%**. Disponível em: <http://www.diariodocomercio.com.br/noticia.php?tit=movimento_no_setor_portuario_registra_aumento_de_4,7&id=184157>. Acesso em: 04 nov. 2017.

⁹ Manual do trabalho portuário e ementário. Brasília: MTE, SIT, 2001, p. 14. Acesso em: 25 out.2017.

Assim, cada vez mais a economia exigia uma constante modernização dos portos e aumento na produtividade, para possibilitar concorrência e ampliação do mercado econômico internacional. Com isso, o Estado resolveu desenvolver políticas de modernização, criando uma nova estrutura, um novo modelo de administração para os portos organizados.

2.2 EXPLORAÇÃO DOS PORTOS

A carta Magna em seus art. 175, I e art. 21, XII, alínea *f* expressa às atribuições legais da União, possibilitando a delegação de poderes para empresas públicas e privadas explorarem comercialmente os portos e terminais do Brasil, através do contrato de concessão, arrendamento ou autorização.¹⁰

Em relação à competência da União, cabe assinalar que a hipótese do art. 21 da Constituição Federal de 1988 trata-se de competência material exclusiva, para explorar diretamente ou sob regime de concessão os portos marítimos, fluviais, lacustres e os serviços de transporte ferroviário e aquaviário. Ainda, a hipótese do art. 22 trata-se de competência privativa, para legislar sobre água, comércio exterior e interestadual, regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea, trânsito e transporte e defesa marítima.¹¹

O legislador brasileiro, em seu art. 2º, da Lei 12.815/13, conceitua:

IX- Concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X- Delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996;

¹⁰OAB SP. **Cartilha de direito portuário.** Disponível em: <<http://www.oabsp.org.br/comissoes2010/direito-maritimo-portuario/cartilhas/Cartilha%20de%20Direito%20Portuario%20-3.pdf/download>>. Acesso em: 25 out. 2017.

¹¹CAMPOS, Safira Nila De Araújo. Impactos da lei nº 12.815 no sistema portuário brasileiro: avulsos portuários podem ficar a não ver navios. **Rev. tst**, Brasília, v. 80, n. 2, abr./jun. 2014.

XI- Arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII- Autorização: outorga de direitos à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão;

A determinação constitucional foi cumprida com a edição da Lei n. 12.815/13, conhecida como “Nova Lei dos Portos”, regulando efetivamente a exploração pela União dos portos, instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

A respeito da exploração dos portos e das instalações portuárias, poderá ser realizada direta ou indiretamente pela União, ou seja, realizada pela própria União ou transferindo a uma pessoa jurídica tal exploração.¹²

Assim, as pessoas físicas ficam excluídas da possibilidade de exploração dos portos, somente sendo outorgada a concessão, arrendamento ou autorização as pessoas jurídicas, de acordo com o art. 1º § 3º da referida Lei.

Desta feita, cabe agora, analisar o regime de concessão dos portos brasileiros, sendo que houve alterações recentes acerca das regras para os contratos portuários.

A exploração dos portos organizados é realizada mediante outorga da concessão pela Agência Nacional de Transporte Aquaviários, conhecida como ANTAQ, entidade que integra a administração federal indireta, de regime autárquico especial, vinculado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.¹³

A Antaq foi criada pela Lei 10.233/01 e instalada em 17 de fevereiro de 2002, sendo responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.¹⁴

Explica Milene Corrêa Zerek Capraro (2014, p. 40) que a Antaq, tem como objetivo a satisfação dos usuários dos transportes marítimos, terrestre, importador, exportador e hidroviário interior, inclusive preocupando-se com a imagem perante a

¹²DIZER O DIREITO. Lei 12.815/2013 - Nova Lei dos Portos. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2013/06/lei-128152013-nova-lei-dos-portos.html>>. Acesso em: 24 out. 2017.

¹³BRASIL. Agência Nacional de Transporte Aquaviário. Portal. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/faq.asp>>. Acesso em: 25 out. 2017.

¹⁴ BRASIL. op.cit, 2017.

sociedade e na preservação do meio ambiente, garantindo uma maior segurança pública portuária.

Assim, a Antaq, tem como incumbência principal celebrar contratos de concessão e atuar na fiscalização e gestão das atividades de navegação, nos termos da lei.

Com o advento da Lei 12.815/13, o marco regulatório do setor portuário foi aprimorado, redefinindo as competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários e promovendo maior segurança jurídica e competição entre as empresas privadas aptas a serem parceiras do Estado.¹⁵

Com isso, o contrato de concessão a ser celebrado pela União e a empresa concessionária privada deve ser precedido de processo licitatório à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.

O Decreto dos Portos n. 9.048, de 10 de maio de 2017, foi publicado pelo Presidente da República com o intuito de flexibilizar as regras concernentes das concessões, arrendamentos, terminais privados e destravar investimentos no setor portuário.¹⁶

Houve várias mudanças significativas e alterações na legislação do Decreto n. 8.033, de 27 de junho de 2003, que regulamenta a atual Lei dos portos n. 12.815/2013, sendo pertinente o destaque de algumas, senão, vejamos.

A principal mudança é nos prazos dos contratos de concessão e de arrendamento, conforme o art. 19 do Decreto n. 9.048, terão prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos.¹⁷

Até então, pela Lei de modernização dos portos (n. 8.630/93), os contratos mencionados eram firmados com o prazo determinado de até vinte e cinco anos e poderiam ser renovados somente uma vez por igual período.

¹⁵ BRASIL. op.cit, 2017.

¹⁶VALOR ECONÔMICO. **Concessão de portos será por 35 anos**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/4960324/concessao-de-portos-sera-por-35-anos>>. Acesso em: 24 out. 2017.

¹⁷BRASIL. **Decreto n. 9.048**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9048.htm>. Acesso em: 27 out. 2017.

Ainda, estabelece que todos os contratos firmados após o ano de 1993 (primeira lei do setor) trazem as possibilidades de prorrogações, podendo ter o prazo adaptado pelo poder concedente, e para os futuros contratos a mesma regra.¹⁸

O ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintela, afirmou que a nova regulamentação tem como escopo diminuir a insegurança jurídica e a burocracia do setor portuário através de investimentos da iniciativa privada e maior agilidade nos trâmites das concessões, arrendamentos e autorizações.¹⁹

Com isso, o governo espera injetar investimentos de até R\$ 25 bilhões no setor, acarretando reflexos positivos na economia e na infraestrutura portuária com estas alterações.²⁰

2.3 PORTO DE PARANAGUÁ

Considerado o maior porto graneleiro da América Latina e o quarto maior porto do mundo, o porto de Paranaguá iniciou seu desenvolvimento em 1872, com a administração dos particulares. Somente em 1917 recebeu melhorias, sendo batizado de Dom Pedro II em homenagem ao Imperador do Brasil.²¹

O governo do Paraná passou a administrar o porto em 1917, elevando este a categoria de maior porto sul-brasileiro. A intervenção previa diversas melhorias, entre elas a abertura de dois canais de acesso.²²

Com sua inauguração em 17 de março de 1935, com a atracação do navio-escola Almirante Saldanha, iniciou uma nova fase para a vida da cidade. No ano de 1947 foi criada a autarquia estadual que levou o nome de administração do porto de Paranaguá (A.P. P).

¹⁸EXAME. **Governo publica novas regras para concessão de portos**. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/economia/governo-publica-novas-regras-para-concessao-de-portos/>>. Acesso em: 31 out. 2017.

¹⁹VALOR ECONÔMICO. **Novas regras de portos não tratam de contrato pré- 1993 e polêmica continua**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/4964816/novas-regras-de-portos-nao-tratam-de-contrato-pre-1993-e-polemica-continua>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

²⁰VALOR ECONÔMICO. **Concessão de portos será por 35 anos**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/4960324/concessao-de-portos-sera-por-35-anos>>. Acesso em: 24 out. 2017.

²¹PORTOS DO PARANÁ. **História do Porto de Paranaguá**. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=26>>. Acesso em: 26 out. 2017.

²²PORTOS DO PARANÁ. *op.cit*, 2017.

Já em 1971, a administração dos dois portos próximos foi unificada pela Lei 6.249, criando a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA).

Atualmente o porto de Paranaguá apresenta-se assim:

Atualmente, o Porto de Paranaguá é um dos mais importantes centros de comércio marítimo do mundo, unindo localização estratégica a uma das melhores infraestruturas portuárias da América Latina. Entre as principais cargas movimentadas em Paranaguá estão: Soja, farelo, milho, sal, açúcar, fertilizantes, contêineres, congelados, derivados de petróleo, álcool e veículos.²³

Conforme dados do ano de 2015, entre os portos brasileiros, o Porto de Paranaguá é o 1º em exportação de farelo de soja e óleo vegetal, é o 2º em exportação de açúcar, milho, algodão, papel, álcool, veículos; o 3º em exportação de congelados, soja e madeira. No quesito importação, é o 1º em importação de fertilizantes, o 2º em importação de pasta e outros produtos químicos e o 3º em importação de granéis sólidos, máquinas, peças e equipamentos.²⁴

Desde sua inauguração, o porto aumentou em quase 500 vezes o volume de cargas movimentadas. Em 1935 movimentava noventa e uma mil toneladas, passando para quarenta e cinco milhões e quinhentos mil em 2014.²⁵

O porto ocupa atualmente uma área de 2,35km², sendo o Porto Organizado de Paranaguá detentor de uma área de 443,33km².²⁶

Pensando em ampliar cada vez mais a movimentação de cargas e a consequente modernização das estruturas portuárias, teve a promulgação da Lei n. 8.630/93.

Através da Lei de Modernização dos Portos, teve início uma nova realidade do sistema portuário como um todo, abrangendo assim, mudanças físicas e funcionais do porto. As operações portuárias projetavam maiores investimentos e produtividade do setor.

²³PORTOS DO PARANÁ. **Porto de Paranaguá comemora 80 anos de história.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=1383>>. Acesso em: 03 set. 2017.

²⁴PORTOS DO PARANÁ, loc.cit.

²⁵PORTOS DO PARANÁ, loc.cit.

²⁶PORTOS DO PARANÁ. Regulamento de exploração dos portos de Paranaguá e Antonina. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/file/regulamentovigente2016.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2017.

Com isso, o porto de Paranaguá localizado no estado do Paraná, na cidade litorânea de Paranaguá, merece destaque.

CAPÍTULO 2

3. TRABALHO PORTUÁRIO

O trabalho portuário remete a uma construção desde a abertura dos portos, em 1808, que, como dito, foi o marco da atividade portuária no Brasil. Os portos brasileiros e os trabalhadores portuários foram crescendo em uma velocidade constante, tornando-se um setor vital para a economia do país.

É somente no ano de 1934 que o direito do trabalho portuário inicia de forma positivada, através de decretos criados para definir atribuições dos portos organizados, bem como sua estrutura. Com o advento da Consolidação das Leis Trabalhistas, em 1943, o direito em menção foi tomando forma.

Milene Corrêa Zerek Capraro²⁷tece comentário sobre esse período:

Na Era Vargas, houve atos jurídicos em torno do fortalecimento do trabalho portuário do país, fazendo parte desses atos legais as leis, decretos-lei, decretos, portarias sobre capatazia, armazenagem, faturamento, taxas portuárias, tarifas e isenções, regulamentos, normas sobre navios, utilização de cargas, entre outros.

Com isso, a classe dos trabalhadores portuários foi crescendo, e cada vez mais era necessário uma regulamentação, normas que modificassem e determinassem um tratamento diferenciado a essa categoria profissional.

A Constituição Federal de 1988²⁸, em seu artigo 7º, inciso XXXIV, igualou o trabalhador avulso com os trabalhadores com vínculo empregatício permanente. Com isso, existe uma isonomia constitucional entre tais trabalhadores, ou seja, os avulsos passaram a contar com todos os direitos estabelecidos na legislação ao trabalhador com vínculo empregatício, não havendo possibilidade de discriminação.

²⁷ CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Introdução ao direito do trabalho portuário, marítimo e do petróleo. Curitiba, Insight, 2014.

²⁸ BRASIL, Constituição Federal, 1988.

Aos poucos, os trabalhadores foram conquistando mais direitos, podendo citar as Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT) para as consolidações.

A Convenção n.137 foi realizada em Genebra, no ano de 1973, porém somente foi promulgada no Brasil em 1995, através do Decreto n. 1.574, em 1995, referente às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos.²⁹

Estabelece o art. 2º de tal Convenção:

Artigo 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.

Com isso, a ratificação da Convenção n. 137 no Brasil somente se deu após a promulgação da Lei 8.630/93 de modernização dos portos, passando a fazer parte do ordenamento jurídico brasileiro.

O legislador ratificou a convenção visando amenizar o impacto da modernização portuária que estava sendo instalada, ou seja, o acentuado fluxo de mercadorias e o aumento da mecanização fazia parte do novo cenário.

A Lei de modernização dos portos e posteriormente a Lei nº 12.815/13 alteraram de forma substancial a condição dos trabalhadores portuários, tendo em vista a evolução do sistema portuário como um todo.

Ocorre que, a remuneração do trabalhador portuário avulso ocorre por produção, sendo assim, os investimentos em qualificação profissional cada vez mais se mostram necessários frente ao setor.

Conforme aduz Milene Corrêa Zerek Capraro:

²⁹BRASIL. OIT. Trabalho portuário. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/node/491>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

[...] no ambiente portuário atual existem várias funções informatizadas, que exigem do trabalhador capacidade de desempenhar estas atividades; mas estes, para tanto, devem ter habilidade de operar empilhadeiras e em navios roll-on-off, dentre outras habilidades. Assim devem ser mencionadas a movimentação de contêineres, que são considerados equipamentos especializados, os portainers e o mobile harborcrane.³⁰

Necessário visualizar, portanto, a extrema necessidade de atualização dos profissionais que, caso contrário, não teriam condições de desempenhar essas tarefas e se manter no mercado de trabalho.

3.1 LEI Nº 8.630/93

A Lei de Modernização dos Portos n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, assinada pelo Presidente da República Itamar Franco, dispunha sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados, das instalações portuárias e tinha como objetivo a modernização do setor portuário e da situação econômica nacional.³¹

Para uma melhor compreensão, é necessário realizar um comparativo entre o cenário portuário antes e após a Lei n. 8.630/93. Antes da Lei, as operações de terra eram realizadas somente pelas Companhias Docas, requisitando, junto com o Sindicato dos Portuários, toda a mão de obra necessária para os trabalhos.

Assim, o fornecimento de mão de obra ficava sob a tutela dos sindicatos, gerando um alto custo. Em relação ao período, Araújo escreve que:

Devido ao engessamento que sempre caracterizou as administrações das Companhias Docas, os custos neste setor e a dificuldade nas tomadas de decisões, oneravam e comprometiam seriamente as operações portuárias em geral.³²

³⁰ CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Introdução ao direito do trabalho portuário, marítimo e do petróleo. Curitiba, Insight, 2014.

³¹BRASIL. **LEI Nº 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em: 04 nov. 2017.

³² ARAÚJO, Francisco Humberto Castelo Branco. **Sistema portuário brasileiro: evolução e desafios.** Florianópolis, ano 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/francisco-humberto-castelo-branco-araujo.pdf>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

Considerando os principais pontos, Francisco Edivar Carvalho (2015, p.13) destaca que antes da Lei n. 8.630/93 o trabalho portuário era disciplinado pela CLT e outras normas legais, e os sindicatos atuavam simultaneamente como entidades representativas e intermediadoras de mão de obra avulsa. A mão de obra era mista, de estiva, a força supletiva de capatazia era avulsa e ainda, a capatazia era composta por empregados das Cias. Docas.

O sistema portuário passou por uma nova fase de regulamentação, com a entrada em vigor da Lei n. 8.630/93, evidenciando a necessidade do Estado na participação direta do setor da infraestrutura. A lei foi marcada pela criação da Autoridade Portuária, OGMO, CAP e Operadores Portuários.³³

Carvalho³⁴ diz que o trabalho portuário depois da Lei 8.630/93 passou a ser realizado com mão de obra avulsa, treinada e gerenciada pelo OGMO ou realizado com mão de obra de empregados do operador portuário, devendo ser oriundos dos quadros do OGMO. Os sindicatos de avulsos passaram a serem somente entidades representativas dos trabalhadores e as relações de trabalho passaram a ser disciplinadas através de acordos e convenções coletivas de trabalho.

Podemos dizer, então, que a Lei de modernização abriu caminho para diversas modificações posteriores no setor, houve também uma maior participação do setor privado, surgindo às figuras do arrendamento e terminais privativos.

3.2 LEI Nº 12.815/2013

A Lei dos Portos n. 12.815, de 5 de junho de 2013, assinada pela Presidenta da República Dilma Rousseff, estabeleceu um estímulo a modernização portuária e uma nova forma de organização, visando melhorar a competitividade intra e entre portos.³⁵

É possível identificar alguns objetivos e diretrizes, elencados no art. 3º da Lei:

³³Idem, 2013. Acesso em: 04 nov.2017.

³⁴CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Silvia Pires Bastos. Abordagem prática do trabalho portuário e avulso. São Paulo: LTr, 2015. p. 14. Acesso em: 04 nov.2017.

³⁵BRASIL, Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 5 junho 2013.

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

Como novo marco regulatório a Lei nº 12.815/13, instituiu um estímulo à concorrência entre os portos, estímulo à modernização da infraestrutura portuária existente através de investimentos pelo setor privado e maior eficiência com menor tarifa com o intuito de baixar os custos de logística.

Destarte, a iniciativa privada de terminais em movimentação de carga em portos públicos foi algo determinante para a evolução dos portos.

É importante ressaltar, que, de acordo com Francisco Edivar Carvalho e Sílvia Pires Bastos Costa³⁶, com o advento da Lei n.12.815:

[...] a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias poderá ser feita direta ou indiretamente pela União. Na indireta, a União transfere a uma pessoa jurídica a exploração mediante os instrumentos jurídicos de concessão (porto organizado), arrendamento de bem público (instalações localizadas dentro da área do porto organizado) e autorização (instalações localizadas fora da área do porto organizado).

Diante disso, os trabalhadores portuários avulsos “TPA”, executam a movimentação de passageiros e de mercadorias, com a intermediação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).

³⁶CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Sílvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso**. São Paulo: LTr, 2015.

3.3 TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

Logo após breve entendimento do sistema portuário e do trabalho portuário, passa-se ao estudo da figura de extrema importância inserida nesse ambiente, o trabalhador portuário avulso. Passa-se a verificar o portuário avulso frente à Lei n. 12.815/2013 e aos demais ordenamentos jurídicos.

3.3.1 Trabalho Avulso

Na concepção de Sérgio Pinto Martins³⁷, trabalhador avulso é a pessoa física que presta serviço sem vínculo empregatício, de natureza urbana ou rural, a diversas pessoas, sendo sindicalizado ou não, com intermediação obrigatória do órgão gestor de mão de obra ou do sindicato da categoria profissional.

Existem várias definições doutrinárias sobre trabalho avulso, mas basicamente é o mesmo conceito dito de maneiras diferentes, mesmo assim Milene Zerek Capraro (2014, p. 33) preceitua:

Trabalhador avulso é aquele que presta serviços sem vínculo empregatício para variados tomadores de serviços, que o requisitam do Órgão Gestor de Mão de Obra, não havendo, contudo, vínculo empregatício entre o OGMO e o trabalhador avulso.

Para finalizar, Francisco Edivar Carvalho³⁸, cita a Portaria n. 3.107/71, que no âmbito do sistema geral de previdência social, conceitua o trabalhador avulso como sendo todo trabalhador sem vínculo empregatício que, sindicalizado ou não, tenha a concessão de direitos de natureza trabalhista executada por intermédio da respectiva entidade de classe.

³⁷MARTINS, Sergio Pinto. Direito do trabalho. Acesso em: 01 nov 2017.

³⁸ CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Sílvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso**. São Paulo: LTr, 2015.

Em se tratando do trabalhador portuário avulso, acrescenta-se a esses conceitos o fato de não existir vínculo empregatício entre o OGMO e o trabalhador avulso. Assim, estabelece: “

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso, segundo a Lei 12.815/13.

Assim, o trabalhador portuário avulso possui características fundamentais, quais sejam a intermediação do Órgão gestor de mão de obra e a prestação de serviço a vários tomadores de serviço.

Conforme doutrina majoritária (Sérgio Pinto Martins, Maurício Godinho Delgado, Milene Zerek Capraro) do Direito do Trabalho, trabalhador avulso é toda pessoa física que atua de forma subordinada ou não, com curta duração nas prestações laborais e de forma eventual, possuindo diversos demandantes de sua mão de obra. Porém, as referências bibliográficas sobre o trabalhador portuário avulso são escassas na doutrina trabalhista.

Como salienta Maurício Godinho Delgado (2004, p. 341), trabalho avulso é:

Uma modalidade de trabalho eventual que oferta sua força de trabalho, por custos períodos de tempo, a distintos tomadores, sem se fixar especialmente a qualquer deles. O que distingue o avulso do eventual, entretanto, é a circunstância de sua força de trabalho ser ofertada, no mercado específico em que atua (setor portuário), através de uma entidade intermediária [...].

Como sustenta Milene Corrêa Zerek Capraro³⁹, “[...] os avulsos estão sujeitos ao contrato de trabalho especial, com as características de trabalho sucessivo, em que não há personificação de trabalhadores.” É um contrato de atividade e não de resultado, ocorrendo sua remuneração por produção.

³⁹CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Introdução ao direito do trabalho portuário, marítimo e do petróleo. Curitiba, Insight, 2014.

Tais trabalhadores realizam suas atividades na orla marítima, portuária e fluvial. Desta forma, constata-se que o trabalho portuário avulso é imprescindível a atividade portuária.

3.4 PRINCÍPIOS DO TRABALHO PORTUÁRIO

O Direito Portuário, assim como os demais ramos do direito, fundamenta-se em alguns princípios que podem ser deduzidos da própria legislação portuária.

Salienta que o direito portuário possui também princípios decorrentes de preceitos administrativos, constitucionais, entre outros.

Para melhor explicitar o conceito genérico de princípios, Maria Sylvia Zanella Di Pietro⁴⁰ conceitua:

(...) o princípio se justifica pelo fato de ser comum, na esfera administrativa, haver mudança de interpretação de determinadas normas legais, com a conseqüente mudança de orientação, em caráter normativo, afetando situações já reconhecidas e consolidadas na vigência da orientação anterior.

Ensina Milene Capraro (2014, p. 61) que os princípios dão sustentação ao sistema, sendo a partir dele que se compreende o sistema como um todo, a sua lógica e a sua racionalização normativa.

Abaixo será explicado, pormenorizadamente, cada um dos princípios, de acordo com a doutrina majoritária.

O princípio negocial decorre dos arts. 36,42 e 43 da Lei n. 12.815/13, que delega à negociação coletiva à normatização acerca do trabalho portuário avulso, de modo que, as partes poderão estabelecer livremente as condições de trabalho mais pertinentes a cada localidade, por meio de convenções coletivas de trabalho.⁴¹

⁴⁰DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 14^a ed., São Paulo: Atlas, 2002.

⁴¹**Manual do trabalho portuário e ementário**. Brasília: MTE, SIT, 2001, p. 14. Acesso em: 25 out.2017.

Entretanto, importante salientar que as convenções coletivas de trabalho não possuem a faculdade de retirar as competências inerentes ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).

“Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 42. 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 estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.”

Com isso, haverá uma faixa de liberdade entre as partes para negociação das condições de trabalho mais adequada.

O princípio publicista é decorrente do principio mencionado anteriormente, isto é, as partes são livres para negociar no limite das competências do OGMO e doseu interesse público.⁴²

Já o princípio da restrição do trabalho está inscrito na Lei n. 12.815/13 e emana da Convenção n. 137 da OIT, inserida pelo Decreto n. 1.574 de 1995. Representa a vedação da execução de serviços pelos trabalhadores portuários não integrantes do sistema.⁴³

O princípio da equidade refere-se ao tratamento igualitário aos trabalhadores portuários, pautado na isonomia do acesso ao trabalho, aos cursos, ao registro e execução do trabalho.⁴⁴

Ainda, o princípio da modernização decorre da Lei n. 8.630/93, denominada Lei da Modernização dos Portos, e representa o incentivo cada vez mais necessário às estruturas portuárias e aos trabalhadores portuários como um todo.⁴⁵

Por fim, cumpre destacar que inicialmente o princípio da multifuncionalidade estava previsto no art. 57 da Lei 8.630/93, significando a possibilidade de o

⁴²CAMPOS, Safira Nila De Araújo. Impactos da lei nº 12.815 no sistema portuário brasileiro: avulsos portuários podem ficar a não ver navios. p.6. **Rev. tst**, Brasília, v. 80, n. 2, abr./jun. 2014.

⁴³ Idem.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ **Manual do trabalho portuário e ementário**. Brasília: MTE, SIT, 2001, p. 14. Acesso em: 1 nov.2017.

trabalhador exercer diferentes funções após a devida capacitação técnica, passando a ser identificado como um trabalhador portuário e não somente como um estivador, conferente, etc.

O art. 40, § 4º da Lei n. 12.815/13 dispõe que as atividades de bloco, capatazia e estiva constituem cada uma delas uma categoria profissional diferenciada, dificultando de certa maneira a implantação mais efetiva da multifuncionalidade aos trabalhadores.

Safira Nila de Araújo Campos⁴⁶ resume a questão da multifuncionalidade pela ótica da Lei 12.815/13:

A Lei nº 12.815/2013 trouxe menos disposições acerca da multifuncionalidade, propugnando que atividades ou tarefas que requeiram a mesma qualificação poderão ser realizadas pelos trabalhadores habilitados, independentemente da categoria profissional a que pertençam, bem como versando que a multifuncionalidade deverá ser implementada de forma negocial pelas convenções coletivas.

Com isso, este princípio mostra a importância da questão da multifuncionalidade aos trabalhadores portuários, acarretando maior celeridade e excelência na prestação dos serviços.

⁴⁶CAMPOS, Safira Nila De Araújo. Impactos da lei nº 12.815 no sistema portuário brasileiro: avulsos portuários podem ficar a não ver navios. p.6. **Rev. tst**, Brasília, v. 80, n. 2, abr./jun. 2014.

CAPÍTULO 3

4. SUJEITOS VINCULADOS AO TRABALHO PORTUÁRIO

Além do trabalhador portuário avulso, já tratado nesta pesquisa, merecem destaque os demais sujeitos relacionados nesta forma de trabalho.

4.1 OPERADORES PORTUÁRIOS

A Lei n. 12.815/13 no art. 2º, XIII, conceitua operador portuário como sendo a pessoa jurídica pré-qualificada para operar a movimentação de passageiros/ou movimentação de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.⁴⁷

Os operadores portuários são responsáveis por construir em cada porto organizado um Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que deve administrar o fornecimento do trabalhador portuário com vínculo empregatício permanente e dos trabalhadores avulsos.⁴⁸

Segundo Nilo Martins de Cunha Filho, em seu artigo “Operadores Portuários, para onde iremos?”:

A operação portuária hoje é privada, realizada por empresas privadas (operadores portuários) mediante pagamento de tarifas públicas pela utilização das instalações. Os principais portos do mundo, como Roterdã, possuem sistema idêntico. É o modelo adotado pelo Brasil: o LANDLORD PORT.

⁴⁷ Ibidem, p.7.

⁴⁸BRASIL. SECRETARIA NACIONAL DOS PORTOS. **Trabalhador Portuário**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

O modelo “LandlordPort” foi adotado pelo governo brasileiro para exploração do sistema portuário, consiste na relação pública e privada convivendo na administração e na operação portuária.⁴⁹

Tais operadores devem estar inseridos em um contexto importante na atividade econômica portuária, pois os portos deixaram de ser vistos de forma isolada e individual, passando a serem geradores de empregos e riquezas.⁵⁰

A responsabilidade do operador portuário está elencada no art. 26 da Lei n.12.815/13, *in verbis*:

“Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I – a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

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

III – o armador pelas avarias ocorridas 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; e

VII – a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do *caput* quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.”

Com isso, a lei delimita a responsabilidade objetiva do operador portuário, trazendo maior segurança jurídica para todos os envolvidos nas atividades

⁴⁹PORTOGENTE. **Landlord port**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/artigos/27500-landlord-port>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

⁵⁰PORTOS E NAVIOS. **Operadores portuários, para onde iremos?** Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/artigos/35355-operadores-portuarios-para-onde-iremos>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

desenvolvidas no sistema de transporte marítimo.

4.2 ANTAQ

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ foi criada pela Lei n. 10.233, de 05 de junho de 2001 e instalada em 17 de fevereiro de 2002.

É uma autarquia em regime especial, integrante da Administração Federal indireta, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, mandato fixo de seus dirigentes e vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.⁵¹

Tal agência tem como objetivo tornar mais econômica e segura amovimentação de pessoas e bens pelas vias aquaviárias, através das mais variadas políticas de eficácia, segurança, regularidade e pontualidade.⁵²

Deste modo, a Antaq visa regulamentar os portos organizados, terminais privativos e transportes aquaviários.

4.3 AUTORIDADE PORTUÁRIA

A autoridade portuária, conhecida também como administração dos portos, é responsável por todas as atribuições previstas no art. 17, § 1º da Lei n. 12.815/13.

Conforme definição de Campos⁵³, tal autoridade exerce sua “jurisdição” no porto organizado, sendo geralmente uma empresa, que firma um contrato de concessão com a União para administrar um porto, podendo ser uma sociedade de economia mista, um município, um estado ou um consórcio público.

Vide art. 17:

⁵¹BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/institucional/a-antaq/>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

⁵² BRASIL, op.cit. 2017.

⁵³CAMPOS, Safira Nila De Araújo. Impactos da lei nº 12.815 no sistema portuário brasileiro: avulsos portuários podem ficar a não ver navios. p.10. Rev. tst, Brasília, v. 80, n. 2, abr./jun. 2014.

“Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

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

III – pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV – arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V – fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI – fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII – autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX – autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

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

XI – reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII – adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII – prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV – estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV – organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente. ”

4.4 COOPERATIVA DE TRABALHO PORTUÁRIO

As cooperativas são citadas no art. 29 da Lei n. 12.815/13, na qual os trabalhadores portuários avulsos poderão formar tais cooperativas e que, aqueles poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Caso isso aconteça, haverá a possibilidade da cooperativa, como operadora portuária, negociar condições específicas de trabalho com os contratantes, podendo, ainda, requisitar mão de obra ao OGMO, quando haja insuficiência de cooperados para realização do trabalho e necessite de complementação para suas equipes.⁵⁴

Salienta, o cooperado permanece com seu registro perante o OGMO, já que está hipótese não é uma das previstas legalmente para o cancelamento do registro, porém deixará de concorrer à escala, devendo ser retida sua carteira funcional enquanto permanecer como cooperado.⁵⁵

Ainda, é de suma importância destacar que a cooperativa competirá como os demais operadores portuários normalmente, sujeitando-se aos riscos da atividade econômica. O cooperado exerce suas atividades quando sua cooperativa conseguir cargas para operar. Caso contrário, não terá remuneração e nem poderá concorrer ao rodízio.⁵⁶

Deste modo, a energia da cooperativa é a própria força de trabalho de seus cooperados. É possível o seguinte comparativo enunciado por Campos⁵⁷:

(...) a partir do momento em que os trabalhadores portuários avulsos registrados ingressam na cooperativa, sua situação, perante o Órgão Gestor de Mão de Obra, assemelha-se à do trabalhador portuário avulso registrado cedido ao operador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado, deixando 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).

⁵⁴ CAMPOS, Safira Nila De Araújo. Impactos da lei nº 12.815 no sistema portuário brasileiro: avulsos portuários podem ficar a não ver navios. p.8. **Rev. tst**, Brasília, v. 80, n. 2, abr./jun. 2014.

⁵⁵ CAMPOS, Safira Nila de Araújo, op.cit. p.8.

⁵⁶ Ibidem, p.9.

⁵⁷ CAMPOS, Safira Nila de Araújo, op.cit. p.9.

4.5 OGMO

O Órgão Gestor de Mão de Obra está previsto no art. 39 da Lei n. 12.815/13, é um órgão de finalidade pública, sem fins lucrativos, que tem como objetivo primordial administrar a prestação de serviços dos trabalhadores avulsos nos portos organizados brasileiros.⁵⁸

Tal entidade está vinculada estritamente aos termos legais e à gestão de mão de obra, responsável pela administração da escala de trabalho, pelo cadastro e registro, pagamento dos encargos trabalhistas, entre outros.

As competências, finalidades e demais particularidades do OGMO serão debatidas especificamente a seguir.

⁵⁸ Ibidem, p.7.

CAPÍTULO 4

5. ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA

O Órgão Gestor de Mão de Obra foi introduzido no cenário portuário brasileiro com a Lei n. 8.630/93⁵⁹, como uma instituição pública, sem intervenção estatal e sem fins lucrativos, com responsabilidade solidária com os operadores portuários.

Antes do advento da Lei de modernização dos portos, a administração da mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos se concentrava nos sindicatos.

Os trabalhadores eram escolhidos pelos dirigentes sindicais sem um critério homogêneo, tendo sido por muito tempo utilizado um critério pessoal e de forma totalmente desequilibrada na distribuição dos serviços, gerando conflitos entre os trabalhadores. Diante desta realidade, os sindicatos perderam a prerrogativa de escalação dos portuários.

A criação do OGMO provocou enfraquecimento do ente sindical e grandes conflitos inicialmente, houve grande resistência por parte dos sindicatos e dos próprios trabalhadores, conforme consagra Castro Jr⁶⁰:

A partir do momento em que esse órgão passou a ser o responsável pela administração da mão de obra e pela elaboração das escalas de serviço, significou, a princípio, o fim da "representação legítima" por parte do sindicato, sobre a mão de obra. Antes da lei, os sindicatos efetuavam ainda o pagamento de férias, 13º salário e outras verbas aos trabalhadores portuários avulsos. A criação do OGMO tirou-lhes também essas prerrogativas, o que propiciou uma enorme resistência por parte das diversas categorias de trabalhadores portuários avulsos, pois viam o OGMO como um órgão externo, técnico e burocrático, tentando substituir os sindicatos. Houve, assim, grandes conflitos e imensa resistência, mas ao final, percebendo a inevitabilidade de tal mudança, tentaram aceitar e minimizar os prováveis impactos negativos do mesmo.

⁵⁹ BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Revogada pela Lei nº 12.815, de 2013.

⁶⁰CASTRO JR. Osvaldo Agripino de (Org.). Temas atuais de direito do comércio internacional, p.183.

Com isso, o OGMO passou a fornecer e administrar a mão de obra do trabalhador portuário avulso com exclusividade, situação diversa da qual predominava anteriormente.

Importante analisar a figura do OGMO na legislação portuária brasileira à luz da Lei de modernização dos portos n. 8.630/93 e posteriormente na Lei n. 12.815/13.

O Órgão Gestor de Mão de Obra, como dito anteriormente foi instituído com a Lei n. 8.630/93, recebendo finalidades e competências relativas ao trabalhador portuário e ao trabalhador portuário avulso.

A Lei trouxe em seu Capítulo IV a instituição do OGMO, solução encontrada pelo legislador para colocar fim ao monopólio sindical existente na época. Conforme o texto legal, os operadores portuários seriam obrigados a instituir e custear o Órgão Gestor de Mão de Obra em cada porto organizado, mas enquanto ainda não tivessem sido constituídos, a Administração dos Portos seria responsável por essa competência.⁶¹

Com fulcro no art. 25 da Lei 8.630/93 o OGMO foi caracterizado como uma pessoa jurídica de direito privado, reputado de utilidade pública e sem fins lucrativos, sendo vedada a prestação de serviços a terceiros.⁶²

A constituição dos órgãos locais de gestão de mão de obra deveria ocorrer em até 90 dias contados da publicação da Lei, conforme determinação do art. 47 da referida Lei 8.630.⁶³

Já a atuação do OGMO, refere-se ao fornecimento de mão de obra para a realização da movimentação de passageiros e mercadorias, na qual deve escalar a quantidade necessária de trabalhadores através de rodízio para que todos pudessem ter isonomia nas oportunidades de trabalho.⁶⁴

Essa questão teve bastante resistência inicialmente por parte dos sindicatos e dos próprios trabalhadores. Os sindicatos resistiram para não deixar o OGMO

⁶¹CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Introdução ao direito do trabalho portuário, marítimo e do petróleo. Curitiba, Insight, 2014, p. 31.

⁶²BRASIL. **Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em: 05 nov. 2017.

⁶³ Idem.

⁶⁴ CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Sílvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso.** São Paulo: LTr, 2015, p. 60.

escalar os TPA e os trabalhadores resistiram por estarem acostumados a serem escolhidos pelos dirigentes sindicais.⁶⁵

As finalidades e competências atribuídas ao OGMO estavam previstas nos artigos 18 e 19 da Lei 8.630/93, respectivamente.

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, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta 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;

⁶⁵ Idem.

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 a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Extraí do art. 19, II da Lei, a importância do treinamento multifuncional dos trabalhadores portuários e portuários avulsos a partir do processo de modernização dos portos, objetivo inerente à promulgação da lei e do tema abordado neste trabalho.

A multifuncionalidade foi uma das “inovações” trazidas pela Lei 8.630/93, juntamente com a criação do OGMO, porém não foi estabelecido critérios objetivos de sua definição e para a sua implementação, deixando para ajuste das partes.⁶⁶

Segundo o entendimento de Stein (2002, p. 117):

[...] como forma de reduzir os impactos no âmbito do trabalho portuário pela Lei n. 8.630/93, foi criado o instituto da multifuncionalidade do trabalho portuário, que, por ocasião do início de sua implantação, encontrou sérias dificuldades em razão de diferença de definições.

Na visão dos trabalhadores, a multifuncionalidade afigura-se, um tipo de treinamento profissional dos trabalhadores avulsos, visando à ascensão e ao alargamento das suas aptidões profissionais, sem prejuízo das especializações de sua categoria original.

Portanto, o legislador objetivou a implementação da multifuncionalidade para permitir que um mesmo trabalhador exercesse diferentes funções, em atividades distintas da sua originária, conforme elucida o artigo 57 e parágrafos da Lei 8.630/93.⁶⁷

⁶⁶MAGIOLI, Felipe Salman. O trabalhador portuário avulso após a lei de modernização dos portos. **BuscaLegisUfsc**, p.1-36, jun.2008.

Disponível em: <<http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/files/anexos/23140-23142-1-PB.pdf>>. Acesso em: 5 nov. 2017.

⁶⁷BRASIL. **Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Disponível em:

A instituição do OGMO permanece com a Lei n. 12.815/13. Esta Lei não alterou as finalidades que eram conferidas ao Órgão nos termos do artigo 18 da revogada Lei n. 8.630/93, onde traz as mesmas disposições no artigo 32 da Lei 12.815/13.

Da mesma maneira, não houve alterações no que diz respeito às competências, somente teve adaptações de cunho formal na escrita de alguns incisos do artigo 19 da Lei n. 8.630/93, atual art. 33 da Lei n. 12.815/13.

Francisco Edivar Carvalho (2015, p. 16) tece comentário em sua obra sobre o período:

A especialização e a metodologia do trabalho portuário não perderam suas características nem sofreram substanciais mudanças com a edição da Lei nº 12.815/13. As fainas de estiva e capatazia continuam com suas essências. O OGMO, criado pela revogada Lei nº 8.630/93, continua com suas atribuições na gestão da mão de obra avulsa (artigos 32 e 33 da Lei nº 12.815/13) e passou a ter, além da responsabilidade solidária com o operador portuário pela remuneração dos TPA, a responsabilidade solidária pelas indenizações decorrentes de acidentes de trabalho.

Contudo, a responsabilidade do OGMO teve alterações com a Lei n. 12.815/13. De acordo com a lei, o Órgão não tem quaisquer responsabilidades em casos de prejuízos aos trabalhadores portuários avulsos, por parte de seus tomadores de serviços ou terceiros. Porém, possui responsabilidade solidária com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

De acordo com o art. 33 § 2º, da Lei n. 12.815/13: “§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho”.

Outra mudança relacionada ao OGMO refere-se aos TPAs aposentados, de acordo com 41, § 3º da Lei nº 12.815/13, a inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário não mais se extinguem pela aposentadoria, mas somente por morte ou cancelamento. Com a revogada Lei nº 8.630/93, ao se aposentar, o

trabalhador portuário avulso era automaticamente excluído do cadastro e registro no OGMO, deixando uma vaga aberta.

Carvalho⁶⁸ explica:

Dessa forma, o OGMO passará a ter em seus quadros além de cadastrados e registrados, TPA aposentados que continuarão a concorrer às escalas de trabalho normalmente, à exceção daqueles que, em decorrência dos exames médicos realizados dentro do programa de controle médico e saúde ocupacional (PCMSO) não sejam considerados aptos para determinadas fainas que exijam do trabalhador acuidade e esforço físico que a idade não lhes permite realizar.

No mais, essas foram as mudanças importantes relativas ao OGMO na ótica da Lei nº 12.815/13.

5.1 CONSTITUIÇÃO DO OGMO

Os operadores portuários instituem o OGMO em cada porto organizado, ou seja, no lugar cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a circunscrição de uma autoridade portuária. Na forma do art. 38 da Lei n. 12.815/13, o OGMO é composto por uma Diretoria Executiva e um Conselho de Supervisão.

A Diretoria Executiva é composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

Segundo Francisco Edivar Carvalho e Silvia Pires Bastos Costa⁶⁹ em seu livro "Abordagem Prática do Trabalho Portuário e Avulso", o Decreto n. 8.033/13 dita que os diretores serão designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelos operadores portuários que atuam no respectivo porto organizado.

Quanto ao Conselho de Supervisão, este é composto de 3 (três) membros titulares e seus suplentes, tendo como atribuição deliberar sobre o número de vagas,

⁶⁸ CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Silvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso**. São Paulo: LTr, 2015.

⁶⁹ CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Silvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso**. São Paulo: LTr, 2015.

forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso, bem como fiscalizar os atos da diretoria executiva.

Conforme elucida o art. 37 da referida Lei, o Órgão deve ter, ainda, uma Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes dos enunciados contidos nos arts. 32, 33 e 35. Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais, e uma vez firmado o compromisso arbitral, não será admitido a desistência de qualquer das partes. Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

5.2 FINALIDADES E COMPETÊNCIA DO OGMO

De acordo com o que dispõe o art. 32 e seus incisos da Lei n. 12.815/13 as finalidades do OGMO são:

- 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 - treinar e habilitar profissionalmente o 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; e
- VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

O art. 33 da Lei dos Portos estabelece ao OGMO, como competência:

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

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

II - promover:

- a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;
- b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e
- c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos 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; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

De suma importância frisar o fato de a legislação atribuir ao OGMO, como finalidade e competência de sua atuação, a qualificação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso.

Conforme Francisco Edivar Carvalho e Silvia Pires Bastos Costa:

Uma das finalidades do OGMO é promover o treinamento e a habilitação profissional dos TPA para que possam exercer suas atividades profissionais. Para isso poderá utilizar os cursos profissionalizantes de diversas instituições que formam mão de obra.

Assim, traça que o melhor desempenho das atividades a ser conferido a tais trabalhadores, é competência do Órgão Gestor de Mão de obra.

5.3 CADASTRO E REGISTRO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

Conforme disciplina o art. 41 da Lei n. 8.630/93, o órgão gestor de mão de obra é exclusivamente competente para organizar e manter o cadastro dos trabalhadores portuários habilitados, bem como, organizar e manter o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

O trabalhador portuário avulso pode ser classificado como cadastrado e registrado no OGMO, Santo Neto e Ventilari⁷⁰ assim aborda:

O trabalho portuário é realizado pelos trabalhadores portuários, que podem ser cadastrados ou registrados no OGMO, sendo tal diferenciação fundamental para o entendimento. Os registrados possuem preferência na *parede*, para compor as turmas de trabalho. Os cadastrados funcionam como uma força supletiva que, na ausência dos registrados, passa a compor as turmas.

Diante disso, vale destacar que o OGMO deverá realizar a distribuição de trabalho disponível aos trabalhadores portuários avulsos de forma justa e organizada, pautado no princípio da isonomia entre os trabalhadores.

O Órgão Gestor de Mão de Obra ficará responsável em estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso, além de arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração desse trabalhador e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.⁷¹

A escolha dos trabalhadores ocorre em algumas etapas, primeiramente, o trabalhador deverá marcar presença na escalação, optando pelo turno manhã, tarde, noite ou madrugada. Cada trabalhador é livre para escolher o turno em que deseja relação aos dias do mês.⁷²

⁷⁰SANTOS NETO, Arnaldo Basto; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**, p.60.

⁷¹BRASIL. SECRETARIA NACIONAL DOS PORTOS. **Trabalhador Portuário**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

⁷²CONTEÚDO JURÍDICO. **Trabalhador portuário avulso: cadastrado e registrado**. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,trabalhador-portuario-avulso-cadastrado-e-registrado-distincao-que-ferre-o-principio-da-igualdade,37954.html>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

Após, enquanto marca presença, o trabalhador deverá elencar todos os trabalhos que deseja realizar, porém, isso não significa que será convocado em todos e nem sequer em um deles.

Desta forma, conclui-se que os trabalhadores portuários avulsos (TPA) registrados têm preferência dos trabalhos em relação aos cadastrados, fazendo com que muitos marquem presença e “sobrem” ou seja, redirecionados aos “piores” trabalhos.

O caput e o § 1º do art. 40 da Lei n.12.815/13 refere-se às funções que os trabalhadores portuários podem exercer, estando entre elas a capatazia (atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto), estiva (atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações), conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco (atividade de limpeza e conservação de embarcações).

Com isso, as atividades mencionadas podem ser exercidas por profissionais registrados no OGMO, podendo ser, trabalhadores portuários avulsos ou trabalhadores com vínculo empregatício permanente.

Na mesma linha, dispõe o art. 40 § 2º da Lei n. 12.815/13 sobre a forma de contratação de trabalhadores portuários com contrato por prazo indeterminado, sendo possível somente dentre os trabalhadores registrados. Senão, vide:

Art. 40. 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 por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

Deste modo, a contratação expressa no parágrafo segundo fica restrita aos trabalhadores portuários avulsos registrados, não podendo ter sua interpretação ampliada, pois estaria violando norma da legislação portuária.

Visando a melhor atuação do Órgão Gestor de Mão de Obra, Monick Miguel e Denise Schmitt⁷³ em sua obra “A importância do órgão gestor de mão de obra para o trabalho portuário” salientam:

O bom desempenho da mão de obra do trabalho portuário se dá pelo cumprimento dos requisitos legais, a observância feita pelo órgão gestor nos quesitos qualificação, segurança, saúde ocupacional e entre diversos fatores que a lei lhe atribuiu foi visando em melhores condições de trabalho ao labor portuário.

5.4 ATRIBUIÇÕES DO OPERADOR PORTUÁRIO E DO OGMO

Francisco Edivar Carvalho e Silvia Pires Bastos Costa em sua obra “Abordagem prática do trabalho portuário e avulso” listam algumas das principais atribuições de maneira demonstrativa entre o operador portuário e o órgão gestor de mão de obra.⁷⁴

Inicialmente, o operador portuário deverá recolher ao OGMO os valores devidos pelos serviços executados no prazo de vinte e quatro horas da realização dos serviços (art. 2º, I da Lei n. 9.719/98), verificar a presença dos TPA escalados no local de trabalho (art. 6º, Lei n. 9.719/98), cumprir as normas de segurança e saúde (art. 9º, Lei n. 9.719/98), cumprir as normas do próprio regulamento do porto (art. 27, Lei n. 12.815/13) e requisitar ao OGMO os trabalhadores necessários à movimentação de mercadoria (art. 1º, Lei n. 9.719/98).⁷⁵

Por fim, os operadores portuários respondem solidariamente com o OGMO pelos encargos trabalhistas, previdenciários e indenizações decorrentes de acidente de trabalho, em consonância com o art. 2º, § 4º da Lei n. 9.719/98 e art. 33, § 2º da atual Lei dos portos n. 12.815/13.⁷⁶

Outrossim, consoante Carvalho e Costa (2015, p.65), o Órgão Gestor de Mão de obra deverá efetuar o pagamento da remuneração devida aos TPA nas quarenta

⁷³MIGUEL, Monick; GARCIA, Denise Schmitt Siqueira. **A importância do órgão gestor de mão de obra para o trabalho portuário**. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791.

⁷⁴ CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Silvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso**. São Paulo: LTr, 2015. Acesso em: 02 nov. 2017.

⁷⁵ Idem, 2015.

⁷⁶ Idem, 2015.

e oito horas posteriores a realização dos serviços, recolhendo os encargos fiscais, sociais e previdenciários (art. 2º, § 1º Lei n. 9.719/98), verificar a presença dos TPA escalados no local de trabalho (art. 6º, Lei n. 9.719/98), depositar as parcelas referente às férias e gratificações em contas individuais vinculadas em instituição bancária (art. 2º, § 2º Lei n. 9.719/98), cumprir as normas de saúde e segurança (art. 9º, Lei n. 9.719/98) e manter o cadastro e o registro dos trabalhadores (art. 32, Lei n. 12.815/13).

Ainda, escalar os TPA em sistema de rodízio, aplicar sanções disciplinares aos TPA, expedir documentos de identificação dos trabalhadores, administrar o fornecimento da mão de obra, exibir as listas de escalação dos TPA por navio e por operador portuário e promover a formação profissional e o treinamento dos portuários avulsos.

Pelo exposto, se constata a importância do OGMO nas relações com os trabalhadores portuários e portuários avulsos, através de sua criação com a Lei de Modernização dos portos e posteriormente a confirmação das competências pela atual Lei dos portos n. 12.815/13.

5.5 TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO: RELAÇÃO DE TRABALHO OU EMPREGO?

Os doutrinadores divergem quanto à questão do tipo de relação existente entre os trabalhadores portuários avulsos com o Órgão Gestor de mão de obra e com os operadores portuários, se é uma relação de trabalho ou emprego.

Inicialmente, cumpre destacar a lição de Mauricio Godinho Delgado⁷⁷ sobre as expressões “trabalho” e “emprego”. Para ele, a relação de trabalho tem caráter genérico, engloba toda a modalidade de contratação de trabalho humano admissível. Já a relação de emprego, moldada pela CLT é espécie do gênero relação de trabalho.

De acordo com o art. 34 da Lei 12.815/13 a relação entre o TPA e o OGMO não é de emprego:

⁷⁷DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2004, p. 285.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Contudo, na prática (aplicação do princípio da primazia da realidade) podem ser identificados alguns requisitos da relação de emprego na relação OGMO- TPA e TPA- operador portuário, dependendo do caso concreto.

Segundo análise de particularidades da relação de emprego (subordinação, onerosidade, não eventualidade e pessoalidade), Francisco Edivar Carvalho realiza um demonstrativo destas relações.

Na sua concepção, na relação OGMO e TPA existem subordinação, pois o OGMO tem competência de aplicar sanções disciplinares (art. 33 da Lei 12.815/13) e tem a obrigação de zelar pela segurança e pela saúde no trabalho dos TPAs (art. 9º da Lei 9.719/98). É não eventual, pois o objeto finalístico dos portos na utilização de mão de obra avulsa dos trabalhadores é essencial para os fins dos portos. Por fim, não preenche os requisitos de pessoalidade e onerosidade.⁷⁸

Com relação ao Operador Portuário e TPA existe subordinação na medida em que o operador portuário comanda e dirige a prestação de serviço interferindo no modus operandi (art. 27, § 1º Lei 12.815/13) e tem a obrigação de zelar pela segurança e saúde no trabalho. Tem onerosidade, pois tem a responsabilidade de repassar ao OGMO os valores devidos pelo trabalho do TPA e encargos sociais (art. 26 da Lei 12.815/13). Quanto a pessoalidade, caracteriza somente quando laborar exclusivamente para certos operadores portuários. E, quanto a não eventualidade, caracteriza somente quando laborar exclusivamente para certos operadores também, não incide quando laborar para múltiplos operadores.⁷⁹

5.6 IMPACTOS DA LEI 12.815/13 NA DEMANDA PELO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

A atual Lei dos portos n. 12.815/13 revogou a Lei n. 8.630 de 1993, acarretando mudanças significativas no que se diz respeito à demanda de mão de

⁷⁸CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Sílvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso**. São Paulo: LTr, 2015, p. 52.

⁷⁹Ibidem, p. 53.

obra avulsa nos portos organizados, embora não tenha trazido grandes alterações sob o enfoque juslaboral.⁸⁰

As alterações trazidas por tal Lei não foram sutis como se mostram a primeira vista, devendo ser analisado previamente as modalidades de portos existentes e o próprio sistema portuário.

Sob a ótica da Lei 8.630/93, os portos eram divididos basicamente em portos organizados e terminais de uso privativos. Aqueles são os que se encontravam e se encontram atualmente sob a jurisdição de uma autoridade portuária, subordinado a um ato do Presidente da República.

Já os terminais de uso privativo, eram instalações portuárias exploradas mediante autorização, localizadas fora da área do porto organizado e divididas em terminais de uso privativo exclusivo e misto.

Os terminais de uso privativo exclusivo só podem movimentar carga própria, sendo vedado carregar ou descarregar mercadoria de terceiros e o misto, destinado a movimentar carga própria e de terceiros mediante contratos de direito privado, sem interferência do poder público, conforme dispositivos da lei revogada n. 8.630/93.

Entretanto, conforme explica Safira (2014, p. 13), os portos organizados foram conquistando um monopólio a medida que os armadores somente poderiam utilizar-se dos portos organizados.

Complementa Safira (2014, p. 14) que, o custo da mão de obra dos portos organizados é altamente superior comparado aos portos privados e, conseqüentemente, toda essa estrutura possui motivos virtuosos e motivos viciosos em seus contornos.

Por motivos virtuosos, liga-se a capacidade de organização e mobilização da categoria dos trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO ao fato de uma remuneração e condições de trabalhos melhores, comparados aos demais trabalhadores.⁸¹

Já os motivos classificados como viciosos, referem-se à maneira na qual os sindicatos sabotaram a questão da multifuncionalidade dos trabalhadores portuários

⁸⁰CAMPOS, Safira Nila De Araújo. Impactos da lei nº 12.815 no sistema portuário brasileiro: avulsosportuários podem ficar a não ver navios. p.6. **Rev. tst**, Brasília, v. 80, n. 2, abr./jun. 2014.

⁸¹ Idem.

avulsos, causando inchaço no sistema e aumento dos custos para os operadores portuários e armadores.⁸²

Com isso, houve uma diminuição de oportunidades para os trabalhadores especificados, ou seja, aqueles que só efetuam uma única função, gerando impactos diretos no custo da mão de obra.⁸³

No viés da Lei n. 12.815 de 2013, a inovação deste tema consiste em suprimir a antiga dicotomia existente entre terminais de uso privativo misto e exclusivo, passando a existir somente a expressão “terminais de uso privativo” paralelo ao porto organizado.⁸⁴

Os portos organizados continuam tendo como concorrente direito os terminais de uso privado, porém, estes não estão sujeitos a regras específicas de intermediação da mão de obra pelo OGMO e se localizam fora da área do porto organizado (art. 2º, IV, Lei n. 12.815/13).⁸⁵

Há a possibilidade de contratação dos trabalhadores a prazo indeterminado, conhecidos como trabalhadores fora do sistema, previsto no art. 44 da Lei n. 12.815/13.

Desta forma, essa modalidade de contratação não precisa pautar-se nas regras dos portos organizados, acarretando sensivelmente em menor custo dos serviços nos portos privados e impactando na utilização da mão de obra pelos empresários para a movimentação de cargas.⁸⁶

Concluindo, a ideia do legislador fora justamente colocar os terminais privados para concorrerem abertamente com os portos organizados.

⁸² Idem.

⁸³ Idem.

⁸⁴ Idem.

⁸⁵ Ibidem, p. 15.

⁸⁶ Idem.

CAPÍTULO 5

6. TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO: A NECESSIDADE DE CONSTANTE CAPACITAÇÃO

6.1 MULTIFUNCIONALIDADE

Pelo termo “multifuncionalidade” se entende tudo aquilo que tem várias funções ou utilidades diferentes, ou seja, a capacidade de exercer variadas funções. A expressão começou a ser conhecida e introduzida no mercado de trabalho através do modelo taylorista, também chamado de Administração Científica, no final do século IXI e início do século XX.⁸⁷

Em síntese, tal modelo tinha como objetivo o treinamento dos trabalhadores de acordo com as aptidões apresentadas, o uso de métodos padronizados para reduzir os custos e aumentar a produtividade, a divisão de tarefas e a criação de sistemas de incentivos para motivar os trabalhadores.⁸⁸

No entender de Womack, Jones e Roos (1992), o taylorismo emprega equipes de trabalhadores multiquificados em todos os níveis de organização, com o intuito de maior produtividade. Essa concepção gera o desenvolvimento da competência da multifuncionalidade nos atuais ambientes de trabalho.

De acordo com Matos⁸⁹, o estilo Taylor no segmento industrial pode ser associado ao setor portuário, haja vista que o mesmo apresentou as mesmas características até a entrada em vigor da Lei de modernização dos portos n. 8.630/93. O setor, até então, contava com a rigidez do modelo e total foco somente nas tarefas desenvolvidas.

⁸⁷INFOESCOLA.

Taylorismo. Disponível em: <https://www.infoescola.com/administracao/_taylorismo/>. Acesso em: 01 nov. 2017.

⁸⁸SUA PESQUISA. **Taylorismo.**

Disponível em: <<https://www.suapesquisa.com/economia/taylorismo.htm>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

⁸⁹MATOS, Maria Cristina Pereira. Qualidade de vida dos trabalhadores portuários avulsos: um estudo no porto de Santos a partir da lei de modernização. **.Xiv Seminários de Administração**, Universidade Santa Cecília, p.1-14, out. 2011. Acesso em: 01 nov. 2017.

Ainda, Matos (2012) elucida as principais mudanças ocorridas nas últimas décadas do século XX com relação aos métodos de trabalho. O novo cenário exige rápidas respostas das empresas, tais como a flexibilidade, inovação, modernização, agilidade e qualidade, unindo a crescente valorização do capital humano com o patrimônio do conhecimento.

Logo, conclui que a capacitação dos trabalhadores é cada vez mais necessária, perante as exigências do próprio mercado de mercado.

6.2 TRABALHO PORTUÁRIO MULTIFUNCIONAL

Prefacialmente, para falar do trabalho portuário multifuncional, é fundamental destacar o sentido da palavra “multifuncional” neste contexto. Santos Neto e Ventilari (2003, p. 133) afirmam que a multifuncionalidade é a capacidade do trabalhador portuário de realizar diferenciadas tarefas e não mais aquelas objeto de especialização demandada anteriormente.

Na concepção de Mazzili e Agra (1998):

(...) o termo multifuncionalidade refere-se à composição de atividades não necessariamente de mesma natureza técnica que, em uma fase anterior à mudança na organização do trabalho, tinham suas execuções ligadas a postos diferentes.

Já Gonçalves e Nunes (2008), também destacam a questão da multifuncionalidade, justificando:

Ser multifuncional ou polivalente é ser, essencialmente, generalista, ou seja, adotar um perfil diferenciado para a execução de todas as tarefas que se apresentam nas novas realidades, tal qual a portuária com seus novos equipamentos e características funcionais.

Portanto, o trabalhador deve estar preparado para conseguir realizar as mais diferentes tarefas dentro desse novo perfil exigido, devendo ser polivalente para que aumente sua capacidade individual de estar inserido e adequadamente mais qualificado no mercado de trabalho.

Ocorre que, para oportunizar que as operações se tornem mais rentáveis, é necessário investimentos e qualificação dos trabalhadores. Somente assim, será possível a utilização otimizada de novos equipamentos e instalações portuárias.

A questão do trabalhador portuário multifuncional foi uma inovação trazida pela Lei n. 8630, de 1993. Esta figura somente descrevia as atividades exercidas pelo trabalhador portuário avulso, não descrevendo as categorias profissionais.⁹⁰

Constata que anteriormente a promulgação da Lei de Modernização dos Portos os trabalhadores portuários exerciam as mais diversas tarefas, separados em categorias específicas, as quais foram revogadas.⁹¹

Tratando da multifuncionalidade, sua previsão está contida no art. 57⁹² da revogada Lei n. 8.630/93, na qual abrange as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

⁹⁰SILVA, David Da; PRAZERES, Grimaldo Dos; LAMAS, Vladimir. Aspectos teóricos e conceituais sobre a inserção da multifuncionalidade na formação de competências. 84f. Tcc (Pós-Graduação Lato Sensu) - MBA em Gestão de Pessoas no Ambiente Portuário, Universidade Santa Cecília, Universidade Católica de Santos, Santos, 2012.

⁹¹Ibidem, p. 30.

⁹²Art. 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, vigilância 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 .

Para Paixão e Fleury⁹³, as atividades descritas no parágrafo 3º do art. mencionado anteriormente não são descrições de categorias profissionais, mas de atividades exercidas pelo trabalhador portuário avulso – TPA.

Com isso, extrai que desde que o trabalhador esteja devidamente habilitado pelo OGMO, poderá prestar serviços – e concorrer à escala – em diferentes atividades portuárias, adquirindo aptidões para realizar diversos tipos de trabalho.⁹⁴

A Lei dos Portos n. 12.815/13 não conta com tal previsão em termos equivalentes, tendo sido revogado o art. 57, porém permanece a identificação da multifuncionalidade em outros artigos.

Tal Lei refere-se ao termo multifuncionalidade em seu art. 43, vide:

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Ainda, convém ressaltar que traz disposição no art. 33, II, letra b sobre o treinamento do trabalhador portuário avulso multifuncional, justamente para incentivar a qualificação dos trabalhadores, a fim de oportunizar o desenvolvimento de diversas atividades pelo mesmo trabalhador.

No tocante aos pontos positivos e negativos da implementação da multifuncionalidade aos trabalhadores portuários avulsos, é possível analisar a situação como vantajosa na questão que poderão complementar seu ganho e negativa na questão da adaptação dos trabalhadores mais antigos, que não apresentam certa predisposição em se adaptarem ao novo perfil de trabalhador portuário.⁹⁵

⁹³PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo curado. **Trabalho portuário: a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Método, 2008.

⁹⁴SILVA, David Da; PRAZERES, Grimaldo Dos; LAMAS, Vladimir. **Aspectos teóricos e conceituais sobre a inserção da multifuncionalidade na formação de competências: um estudo sobre o trabalhador portuário avulso no Porto de Santos**. 84f. Tcc (Pós-Graduação Lato Sensu) - MBA em Gestão de Pessoas no Ambiente Portuário, Universidade Santa Cecília, Universidade Católica de Santos, Santos, 2012.

⁹⁵SILVA, David Da; PRAZERES, Grimaldo Dos; LAMAS, Vladimir; MATOS, Maria Cristina P. **Aspectos teóricos e conceituais sobre a inserção da multifuncionalidade na formação de competências**. p.5. 2012. Acesso em: 02 nov.2017.

Os trabalhadores mais antigos possuem costumes próprios e todo um sistema de valores já enraizado, adquiridos por uma cultura marcada pela independência na realização das atividades, e cuja preocupação maior é a preocupação em manter o *status quo*.⁹⁶

Esses trabalhadores portuários mais antigos internalizam ainda nos dias de hoje, a forma como o Estado antigamente geria o negócio portuário. De acordo com Gomes (2007), o Estado mediava o equilíbrio de interesses entre os seus interesses e os dos armadores, caracterizando uma sistemática articulação.

Já a situação de vantagem seria aplicável aos TPA e aos operadores portuários, já que poderão reduzir a contratação de trabalhadores de categorias específicas.

Quanto aos efeitos da polivalência, a distinção dos trabalhadores pelas habilidades que cada um tem para o exercício das funções acaba diminuindo as oportunidades de trabalho e desfazendo a multifuncionalidade.⁹⁷

Para evitar que isso ocorra, a presença do OGMO e a realização de suas competências com relação aos TPA são de extrema importância, principalmente no que concerne ao treinamento multifuncional dos trabalhadores através de cursos de requalificação.

Imperioso salientar o fato que desde 1994, um após a promulgação da revogada Lei de Modernização dos Portos, tal assunto já era discutido por estudiosos.

Silva (1994, p.105) afirmava:

(...) para a multifuncionalidade obter sucesso, faz-se necessário a implantação de cursos e treinamento de forma a habilitar os trabalhadores para a realização dos diversos serviços portuários, visando adequá-los aos modernos processos de manipulação de cargas e aumento de sua produtividade. A implantação desses cursos e treinamentos ficou a cargo do OGMO.

96 Idem, p. 5, 2012.

97 SILVA, David Da; PRAZERES, Grimaldo Dos; LAMAS, Vladimir. **Aspectos teóricos e conceituais sobre a inserção da multifuncionalidade na formação de competências**. 84f. Tcc (Pós-Graduação) - MBA em Gestão de Pessoas no Ambiente Portuário, Universidade Santa Cecília, Universidade Católica de Santos, Santos, 2012. p. 34. Acesso em: 03 nov.2017.

Podemos dizer, então, que as dúvidas que pairam em torno de qual seria a melhor maneira de colocar em prática o trabalho portuário multifuncional, são antigas.

Sustena Zerek Capraro (2014, p. 108) que a atual que disciplina os portos determina que a multifuncionalidade será exercida pelos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO, de acordo com as suas habilitações. Após, a realização dos cursos de capacitação, os aprovados serão considerados capazes para a realização das tarefas e irão assinar um termo de adesão, que é facultativo.

Deste modo, uma das principais alterações para o bom desempenho da Lei 8.630/93 foi à questão do trabalhador portuário multifuncional e a criação do Órgão Gestor Mão de Obra, duas figuras de extrema importância em todo o setor portuário nos dias atuais.

6.3 OGMO e CAPACITAÇÃO DO TPA

Diante das inúmeras competências atribuídas por lei para o Órgão Gestor de Mão de Obra mencionada no decorrer do estudo, merece enfoque a competência prevista no art. 33 da Lei n. 12.815/13.

Conforme previsão legal, o OGMO deverá promover a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários.

A “Nova Lei dos Portos” promulgada em 2013, trouxe algumas inovações no que se refere à capacitação dos trabalhadores portuários avulsos.

Conforme dados da própria Secretaria Nacional de Portos, a Lei n. 12.815/13 ampliou o escopo das ações da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP-PR) com vistas à capacitação do trabalhador portuário.⁹⁸

As ações de capacitação buscam desenvolver uma maior eficiência, segurança, qualidade e produtividade no trabalho portuário como um todo, não

⁹⁸PORTOS DO BRASIL. **Capacitação**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos/1/trabalhador/capacitacao-1>>. Acesso em: 08 nov. 2017.

somente dos trabalhadores portuários avulsos, considerando suas peculiaridades, dificuldades e demandas.⁹⁹

Oportunizar a correta formação e capacitação profissional aos trabalhadores portuários e portuários avulsos incide diretamente em alguns fatores, podendo citar, o aumento da produtividade da mão de obra, aumento da capacidade efetiva dos portos, maior motivação dos trabalhadores, redução dos acidentes de trabalho, melhora na qualidade dos serviços prestados, aumento salarial na medida em que desenvolve um trabalho multifuncional, entre outros.

Houve a instituição de um Fórum Nacional permanente destinado à qualificação, formação e certificação profissional dos trabalhadores portuários. Este Fórum é composto por seis representantes do governo, 3 (três) das entidades empresariais e 3(três) das entidades de trabalhadores, visando adequação aos modernos processos de movimentação de carga e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário.¹⁰⁰

Com o intuito de oportunizar ampla capacitação técnica, a Secretaria Nacional dos Portos estabeleceu algumas parcerias estratégicas com as federações de trabalhadores e patronais, fomento com centros de excelência em capacitação, instalação de centros vocacionais tecnológicos e a busca de formas permanentes de financiamento para capacitação dos trabalhadores portuários.¹⁰¹

A parceria estratégica foi realizada entre o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) e o Ministério da Educação, com a criação do Programa Nacional de Acesso Ensino Técnico e Emprego (Pronatec), no início de 2013.¹⁰²

O programa do Governo Federal busca qualificar e formar os trabalhadores, com o objetivo de solucionar e melhorar os setores estratégicos da economia nacional. De acordo com dados do final do ano de 2014, a parceria contava com os seguintes objetivos:

⁹⁹Idem.

¹⁰⁰CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Sílvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso**. São Paulo: LTr, 2015.

¹⁰¹PORTOS DO BRASIL. **Capacitação e qualificação profissional do trabalhador portuário – elementos para formulação de uma política em um cenário pós lei 12.815/13**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes/apresentacao-forum-formacao-e-qualificacao-de-trabalhadores-portuarios.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

¹⁰² PORTOS DO BRASIL. **Capacitação**, op. cit.

[...] a parceria está focada no levantamento da demanda por qualificação do setor portuário de forma organizada, incluindo tanto a requalificação de trabalhadores em atividade, quanto a formação de trabalhadores para ocupação de novas vagas. Os cursos do Pronatec são gratuitos.¹⁰³

Houve também parcerias no campo internacional, um acordo de cooperação técnica com a APEC (Centro de capacitação do porto de Antuérpia), na Bélgica, a fim de treinar professores brasileiros. Os professores quando retornam para o Brasil ficam encarregados de repassar as informações aprendidas e treinar os trabalhadores portuários avulsos.

Haja vista, a formação profissional dos trabalhadores também está atrelada ao ensino profissional administrado anualmente pela Marinha, que oferece cursos, porém estes não atendem a real necessidade do OGMO e dos trabalhadores portuários avulsos.¹⁰⁴

Em 2014, o TST manifestou entendimento que a responsabilidade pelo treinamento e habilitação do trabalhador portuário é exclusiva do OGMO, que pode e deve ministrar os cursos de qualificação, quer diretamente ou através de empresas credenciadas, mesmo que estas não sejam credenciadas ou reconhecidas pela Marinha do Brasil.¹⁰⁵

Conforme já exposto, é competência do OGMO qualificar os trabalhadores portuários avulsos, possibilitando o treinamento e trabalho multifuncional.

Desta forma, Carvalho leva à seguinte conclusão:

Nem todos os OGMO dos portos organizados do país têm recursos financeiros para arcarem com a qualificação profissional dos TPA componentes dos seus quadros. Os operadores portuários repassam ao OGMO 2,5% (dois e meio por cento) do montante de mão de obra que estão embutidos na contribuição previdenciária para o ensino profissional marítimo.

¹⁰³Idem.

¹⁰⁴CARVALHO, Francisco Edivar. Trabalho portuário a partir do novo marco regulatório instituído pela Lei nº 12.815/13. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 18, n. 3712, 30 ago. 2013. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/25182>>. Acesso em: 8 nov. 2017.

¹⁰⁵TRIBUNA. **Ogmo não depende da Marinha do Brasil para qualificar trabalhador portuário**. Disponível em: <<http://blogs.tribuna.com.br/direitodotrabalho/2014/11/ogmo-nao-depende-da-marinha-do-brasil-para-qualificar-trabalhador-portuario/>>. Acesso em: 07 nov. 2017.

Lado outro, a competência legal de qualificar os trabalhadores fica a encargo do OGMO, o que não ocorre na prática de maneira tão acentuada.

Portanto, o papel do OGMO na prática é de proporcionar o máximo de capacitação e formação profissional aos trabalhadores portuários avulsos.

De acordo com Bitencourt, diversos são os fatores relacionados aos indivíduos durante as atividades de trabalho, entre eles a formação e a capacitação. Essas duas características referem-se aos conhecimentos e habilidades no desenvolvimento de alguma atividade ou função.¹⁰⁶

Com o advento da globalização, houve uma crescente mudança no sistema produtivo em geral, baseado nas inovações tecnológicas e organizacionais, tornando o mercado de trabalho mais intenso e complexo, e, exigindo uma postura ativa das empresas, condição de um período de investimento e maior eficiência.

Naturalmente surgiu a necessidade de maiores investimentos nos trabalhadores. O que se procura são trabalhadores cada vez mais capacitados e multifuncionais, que assumem responsabilidades e tomam decisões com rapidez e segurança. Porém, é necessário um constante investimento na capacitação dos trabalhadores. Somente com frequente aperfeiçoamento, é possível viabilizar estas condições de excelência aos trabalhadores.

As empresas devem incentivar o desenvolvimento pessoal de cada trabalhador e conseqüentemente proporcionar melhores adaptações no mercado competitivo, uma vez que a pessoa estará apta para realizar diversas tarefas que o próprio mercado exige.

Em contrapartida, com o trabalho portuário não seria diferente, os ideais de aperfeiçoamento e capacitação profissional são os mesmos comparados aos trabalhadores de outras áreas. Conforme o dicionário, o termo “capacitar” exprime a ideia de fazer com que alguém se torne hábil para o desempenho de uma tarefa, de uma função.¹⁰⁷

Exemplificando, o trabalhador portuário ou portuário avulso traduz a necessidade das atualizações profissionais relativo às funções que desempenha diariamente, visto a modernização das instalações e estruturas portuárias,

¹⁰⁶BITENCOURT, C. C. **A gestão de competências gerenciais e a contribuição da aprendizagem organizacional**. In. XXVI Encontro da Associação Nacional dos Programas Pós-Graduação em Administração – ENANPAD, 21 a 25 de setembro, Salvador, 2002.

¹⁰⁷DICIONÁRIO AURÉLIO. **Capacitar**.

Disponível em: < <https://dicionariodoaurelio.com/capacitar> >. Acesso em: 02 abr. 2018

principalmente após a Lei de modernização dos portos nº 8.630/93. O trabalhador agilizará a execução da movimentação de cargas, oferecendo eficiência e mão de obra qualificada nas diversas fainas.¹⁰⁸

Com a modernização e a eficiência das estruturas portuárias, cada vez mais foi necessário qualificação dos trabalhadores para operar os aparelhos, pois a velocidade da modernização não era acompanhada da qualificação da mão de obra aplicada ao setor, decorrente dos avanços tecnológicos que ocorreram com o passar dos anos.

Diante do cenário, foi imprescindível para a atividade instituir aos trabalhadores portuários e portuários avulsos uma maneira de aperfeiçoamento fundamentado, com o objetivo de proporcionar ser o melhor possível em determinada área de atuação e em muitos casos, obter conhecimento para atuar em outras áreas, caracterizando a multifuncionalidade.

A incorporação da capacitação profissional ocorreu através dos cursos e treinamentos disponibilizados aos trabalhadores, com intermédio do OGMO, já que possui o viés específico para lidar com a mão de obra e com a formação, treinamento e habilitação profissional.

O Diretor de Portos e Costas no uso das suas atribuições aprova as normas estabelecidas pela Marinha do Brasil que possuem o condão de regulamentar o ensino profissional marítimo relativo aos trabalhadores portuários. A NORMAM-32 como é usualmente chamada, são normas que fixam os procedimentos para o sistema profissional marítimo (SEPM) dos portuários e as atividades correlatas.¹⁰⁹

De acordo com a Normam-32/DPC, os cursos devem ser considerados como um processo de disseminação de conhecimentos e informações indispensáveis à preparação para o exercício profissional. Deste modo, o trabalhador deve ser inserido em um processo contínuo e sistemático de aprendizado, de modo a garantir a capacitação necessária para o desempenho de diversas funções concernente à atividade portuária.¹¹⁰

Os cursos são classificados conforme a legislação específica e dividem-se em cursos de formação, atualização, aperfeiçoamento, especial, expedito e avançado.

¹⁰⁸CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Silvia Pires Bastos. Abordagem prática do trabalho portuário e avulso. São Paulo: LTr, 2015. p. 48. Acesso em: 15 mar.2018.

¹⁰⁹DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Normas da autoridade marítima para o ensino profissional marítimo - portuários e atividades correlatas**. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam32.pdf> >. Acesso em: 16 mar. 2018

¹¹⁰Id.ibid. Acesso em: 16 mar.2018

Todas as modalidades dos cursos possuem o viés de proporcionar ao trabalhador portuário o preparo adequado para desenvolver as funções com melhor desempenho.¹¹¹

A programação anual dos cursos destinados aos trabalhadores portuários está apresentada no Programa do Ensino Profissional Marítimo – PREPOM, cuja disponibilização encontra-se na página da Diretoria de Portos e Costas (DPC), oportunizando ao trabalhador um rápido acesso e visão dos cursos que serão aplicados durante o ano corrente e outras informações complementares.¹¹²

O planejamento para o desenvolvimento do ensino marítimo e os cursos de aperfeiçoamento será ofertado anualmente através do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM).

O FDEPM é composto das contribuições obrigatórias arrecadadas das empresas particulares, estatais de economia mista e autarquias, federais, estaduais ou municipais, de navegação marítima, fluvial ou lacustre; de serviços portuários; de dragagem e de administração e exploração de portos, conforme consagra a Lei nº 5.461/68. As contribuições ao fundo consistem em 2,5% do total da folha de pagamento correspondente aos funcionários envolvidos nas atividades contribuintes.¹¹³

A realização dos cursos será definida pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) e o montante será estabelecido na Lei Orçamentária Anual (LOA), com os correspondentes limites a serem utilizados no ano correspondente. Com isso, o governo federal repassará as verbas destinadas ao exercício anual.¹¹⁴

Os cursos do Ensino Profissional Marítimo - EPM são gratuitos e exclusivos para os grupos profissionais da Marinha Mercante, que contribuem para o FDEPM. Porém, desde que vinculado ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) do trabalho portuário ou empresa contribuinte do FDEPM.¹¹⁵

¹¹¹Op.cit. Acesso em: 17 mar.2018

¹¹²DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS MARINHA DO BRASIL. **Ensino profissional marítimo para portuários**. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/comunicacao-social/perguntas-frequentes/ensino-profissional-maritimo-para-portuarios> >. Acesso em: 17 mar. 2018

¹¹³Id. ibid. Acesso em: 17 mar.2018

¹¹⁴DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Normas da autoridade marítima para o ensino profissional marítimo - portuários e atividades correlatas**. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam32.pdf> >. Acesso em: 17 mar.

¹¹⁵DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS MARINHA DO BRASIL. **Ensino profissional marítimo para portuários**. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/comunicacao-social/perguntas-frequentes/ensino-profissional-maritimo-para-portuarios> >. Acesso em: 17 mar. 2018

A programação dos cursos só terá início após confirmação dos professores para ensino nas disciplinas envolvidas e estando os recursos financeiros totalmente disponíveis para o custeio.

É fundamental preencher os pré-requisitos para que a inscrição nos cursos do EPM seja efetivada, seguindo as regras contidas na Normam-32/DPC. Podendo citar algumas prioridades:

- a) TPA registrado, cuja atividade para qual é escalado, tenha correlação com o curso em questão;
- b) Trabalhador com vínculo empregatício, cuja atividade no registro do OGMO tenha correlação com o curso em questão;
- c) TPA registrado em outras atividades;
- d) TPA cadastrado, postulante ao registro na atividade para a qual o curso será ministrado;
- e) TPA cadastrado em outras atividades.

O Órgão Gestor de Mão de Obra após o levantamento de necessidade e de acordo com o planejamento dos portos encaminha as propostas relativas aos cursos ao DPC, e o Diretor de Portos e Costas pode aprovar ou rejeitar.

Interessante destacar que em que pese a competência para treinar profissionalmente os trabalhadores portuários avulsos seja do OGMO, a Diretoria de Portos e Costas poderá contribuir com o treinamento de mão de obra, na medida em que verifique a necessidade de acompanhar as inovações tecnológicas, maximizar o desempenho profissional e suprir deficiências do sistema.

Os cursos de capacitação em proveito das atividades portuárias e correlatas serão ministrados por instituições conveniadas ou contratadas para tal fim. Atualmente, conforme a Diretoria de Portos e Costas são cinco instituições em diferentes áreas de jurisdição.¹¹⁶

Interessante destacar que a necessidade de capacitação tem sido debatida nos portos brasileiros com maior habitualidade, no ano de 2015 ocorreu o 1º Workshop sobre o ensino profissional marítimo.

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e o Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos (OGMO-Santos)

¹¹⁶DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Normas da autoridade marítima para o ensino profissional marítimo - portuários e atividades correlatas**. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam32.pdf> >. Acesso em: 18 mar. 2018

promoveram em Santos-SP, o 1º Workshop destinado à capacitação do trabalhador portuário avulso. ¹¹⁷Na primeira edição, teve o objetivo de fornecer subsídios ao OGMO de Santos para a elaboração dos mapas de propostas de cursos a curto e longo prazo.

Conforme informativo da DPC, a criação do evento foi motivada em função da crescente demanda por melhor qualificação do trabalhador portuário frente às atuais necessidades impostas pela modernização das atividades do setor, atendendo ao preconizado nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), especificamente a NORMAM-32.¹¹⁸

Ressalta-se, incumbe aos Órgãos de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário (OGMO) promover a capacitação dos trabalhadores portuários, com os recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

Geralmente, a maioria dos Órgãos Gestor de Mão de Obra (OGMO) foca nas atividades de fiscalização e pagamento dos encargos, ou seja, o treinamento dos trabalhadores portuários acaba ficando em um terceiro plano, por conta dos poucos recursos financeiros disponíveis para capacitação de tais trabalhadores. Ainda, o OGMO utiliza constantemente recursos próprios para proporcionar melhores investimentos na qualificação profissional.¹¹⁹

A questão que se coloca, então, é como o OGMO poderá reverter esse quadro de falta de recursos financeiros para atender a demanda de qualificação da mão de obra e do trabalhador portuário avulso na atualidade e se é viável utilizar recursos próprios para cumprir a competência atribuída por lei.

De acordo com as informações repassadas pelo Diretor Executivo do OGMO-Paranaguá em entrevista concedida, o OGMO em questão possui em torno de 2.200 (dois mil e duzentos) trabalhadores cadastrados, sendo uma parcela significativa de trabalhadores avulsos.¹²⁰

O Diretor afirma que o “OGMO é o “RH” da operação portuária”, uma vez que será o intermediador da mão de obra e de várias questões relacionadas ao

¹¹⁷DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Informativo marítimo**. Disponível em: < https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/15-16_set_fev_0.pdf >. Acesso em: 02 abr. 2018

¹¹⁸ Idem.

¹¹⁹RUBENS DE MAGALHÃES FILHO, MANOEL. Entrevista concedida a Mylena Stieglitz Pio de Abreu. Paranaguá, 12 fev. 2018.

¹²⁰ Idem.

trabalhador portuário avulso, que irá executar serviços braçais e especializados, dentro da área do porto organizado e das instalações portuárias.¹²¹

Conforme determinação legal, o emprego da força de trabalho dos portuários avulsos é limitado a algumas atividades, sendo a capatazia, estiva, conferência de mercadoria, conserto de mercadoria, vigilância de embarcações e bloco. No Porto de Paranaguá trabalho se desenvolve em turnos de 6 horas contínuas, e o OGMO realiza a escalação das equipes (ternos), de acordo com as necessidades dos operadores portuários.

Ressalta que com relação aos cursos, a maioria tem sido realizada com recursos próprios do OGMO para atender as demandas. Os cursos são os mais variados, em torno de 30 a 40 cursos, sendo de extrema importância os cursos de língua estrangeira, para operar os equipamentos de maneira adequada, conforme a função e as atividades desenvolvidas pelo trabalhador portuário. Após a realização dos cursos é necessário uma constante atualização e um acompanhamento periódico, visando oportunizar uma melhor logística de produtividade, dado que as atividades poderão ser desenvolvidas em menor tempo e com menor custo das operações.

Ainda, afirma que o Porto de Paranaguá foi um dos primeiros portos que começou a investir na capacitação dos trabalhadores portuários através do MBA (espécie de curso de formação) voltado especificamente para a área portuária.

Por fim, comenta que a capacitação dos trabalhadores pode ocorrer de diversas maneiras, mas todas as maneiras são através da união dos cursos e do aprendizado de novas técnicas, para atender as demandas práticas do sistema portuário.

6.4 JULGADOS QUANTO AO TEMA

Atualmente, o entendimento dos Tribunais frente aos assuntos ligado aos portos e aos trabalhadores portuários como um todo é de suma importância, por este motivo passa-se à breve análise de alguns julgados para análise dos

¹²¹ RUBENS DE MAGALHÃES FILHO, MANOEL. Entrevista concedida a Mylena Stieglitz Pio de Abreu. Paranaguá, 12 fev. 2018.

desdobramentos da matéria e dos pontos da Lei 12.815/13 mais discutidos nos Egrégios Tribunais.

Os mais variados pontos ocupam espaço nos Tribunais superiores quando o assunto é trabalhador portuário avulso, sendo recorrente os relativos à verbas trabalhistas, prescrição, aposentadoria, cadastro, registro, entre outros.

Merece destaque o entendimento jurisprudencial sobre a qualificação portuária do trabalhador portuário avulso para tarefas mais complexas, que estabeleceu a condenação do Órgão Gestor de Mão de Obra e a devida indenização ao trabalhador, abaixo transcrito:

EMENTA: RECURSO DE REVISTA DO RECLAMANTE - INDENIZAÇÃO PELA PERDA DE UMA CHANCE - PRETERIÇÃO NA ESCALAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO PARA AS FAINAS DE CÉLULA, ROÇADO, CHEFIA E FISCALIZAÇÃO - DISCRIMINAÇÃO ILEGÍTIMA. No acórdão regional ficou delineado que o reclamante foi preterido injustamente do escalonamento para as fainas de célula, de chefia e de fiscalização, justamente as mais rentáveis. Registrou a Corte de origem que, embora existisse exigência de qualificação especial para a faina de célula, restou evidenciado nos autos que o OGMO deixou de oportunizar ao reclamante cursos que o habilitassem ao escalonamento em tal atividade, ônus que lhe competia consoante art. 19, III, da Lei nº 8.630/93. O julgador regional também reputou ilegítima a restrição do escalonamento para as atividades de chefia e de fiscalização aos membros da diretoria do sindicato, avaliando que tal distinção criaria situação discriminatória entre os trabalhadores. Não obstante, a Corte regional reformou a sentença que deferira ao autor a indenização pela perda de uma chance, ao fundamento de que "não há provas concretas nos autos que autorizem a conclusão de que, se delas tivesse participado, teria sido escolhido e efetivamente trabalhado aumentando, assim, sua renda". Ao contrário do que entendeu o Tribunal Regional, nesse ponto, cabível a avaliação do tema pelo prisma da teoria da perda de uma chance (perte d'une chance), na qual se visa à responsabilização do agente causador pela perda da possibilidade de se buscar posição mais vantajosa que muito provavelmente se alcançaria, não fosse o ato ilícito praticado. Nesse passo, a perda de uma chance, desde que razoável, é considerada uma ofensa às expectativas do trabalhador, que, ao pretender uma situação mais vantajosa, teve abroquelado seu intento por ato omissivo do Órgão gestor de mão de obra. A chance perdida guarda sempre um grau de incerteza acerca da possível vantagem, ainda que reduzido, dando azo ao pagamento de indenização correspondente à possibilidade de êxito do intento do trabalhador.

Portanto, a mera impossibilidade de assegurar que o trabalhador teria adquirido a oportunidade de trabalho, caso a chance não houvesse sido suprimida, não obsta o dever de reparar, que, no caso, deve ficar adstrito à probabilidade de êxito que o obreiro teria. Recurso de revista conhecido e provido. (TST - RR: 8892520115090411, Relator: Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, Data de Julgamento: 28/10/2015, 7ª Turma, Data de Publicação: DEJT 06/11/2015).

Nesse sentido, o Tribunal Superior do Trabalho condenou o OGMO de Paranaguá a indenizar um portuário avulso que deixou de ser escalado por falta de qualificação, tendo como justificativa a chamada “perda de uma chance”.

Em síntese, na reclamatória trabalhista, o portuário, ora reclamante, aduziu que algumas atividades possuem remuneração maior, e deveriam ser desenvolvidas por todos os trabalhadores avulsos multifuncionais. Porém, o OGMO escalava somente um pequeno grupo de trabalhadores “privilegiados” para desenvolver as atividades consideradas especiais, como faina de célula (descarga de mercadorias consideradas especiais), roçada (limpeza), chefia e fiscalização, deixando de lado os demais trabalhadores devidamente capacitados e vinculados ao OGMO.

Os Tribunais, portanto, têm entendido que a qualificação e a oferta de cursos profissionalizantes no desempenho das funções dos portuários avulsos estão vinculadas ao OGMO.

A promulgação da Lei n. 12.815/13, que veio dispor em suma sobre a exploração pela União dos portos e das instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, consagra taxativamente a competência e as finalidades do Órgão Gestor de Mão de Obra, estando o treinamento multifuncional e formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos previstos, e, com isso, devendo ser oportunizado na prática.

A Lei 12.815/13 aduz diversas competências ao OGMO no cenário portuário, além da capacitação profissional, como se coloca em análise a seguir:

EMENTA: AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. PROVIMENTO. LEGITIMIDADE PASSIVA DO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA. COMPENSAÇÃO POR DANO MORAL. INSTALAÇÕES SANITÁRIAS INADEQUADAS. Uma vez demonstrada a viabilidade de processamento do recurso de revista por provável violação do disposto no art. 19, V, da Lei 8.630/93, o provimento do agravo de instrumento é medida que se afigura imperativa. Agravo de instrumento a que se dá provimento . RECURSO DE REVISTA .

LEGITIMIDADE PASSIVA DO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA. COMPENSAÇÃO POR DANO MORAL. INSTALAÇÕES SANITÁRIAS INADEQUADAS. Tendo em vista o disposto no artigo art. 19, V da Lei 8.630/93 (atual art. 33, V, da Lei 12.815/2013), que estabelece que o OGMO é responsável por zelar pelas normas de higiene, saúde e segurança no trabalho portuário avulso, há que se reconhecer a legitimidade do Órgão Gestor para figurar no pólo passivo desta ação. Recurso de revista conhecido e provido. (TST - RR: 1507920135010031, Data de Julgamento: 10/06/2015, Data de Publicação: DEJT 19/06/2015).

Verifica-se, que o Tribunal confirma o que prevê a legislação, em seu art. 33, V, da Lei 12.815/13, de que certamente é competência do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) zelar por todas as normas atinentes a saúde e seguranças dos portuários avulsos.

As ementas apresentadas a seguir remetem aos artigos 41 e 42 da Lei 12.815/13, respectivamente ao cadastro e habilitação dos trabalhadores portuários e portuários avulsos, sendo a seleção e o registro realizado pelo OGMO, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou contrato coletivo de trabalho.

EMENTA: TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO. TRANSPOSIÇÃO DO CADASTRO PARA O QUADRO DE REGISTRO. Nos moldes do art. 41, § 2º, da Lei n. 12.815/13, o ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro mantido e organizado pelo órgão de gestão de mão de obra (OGMO), obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.(TRT-12 - RO: 00003856720145120043 SC 0000385-67.2014.5.12.0043, Relator: ROBERTO LUIZ GUGLIELMETTO, SECRETARIA DA 2A TURMA, Data de Publicação: 12/01/2016)

EMENTA: TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO. TRANSPOSIÇÃO DO CADASTRO PARA O REGISTRO. Não havendo negociação coletiva em sentido contrário, prevalece o disposto no art. 42 da Lei 12.815/2013, segundo o qual o ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de trabalhadores habilitados, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro. (TRT-12 - RO: 00001431120145120043 SC 0000143-11.2014.5.12.0043, Relator: AGUEDA MARIA LAVORATO PEREIRA, SECRETARIA DA 1A TURMA, Data de Publicação: 20/01/2016).

Nestes casos o órgão gestor de mão de obra (OGMO) atua de forma efetiva, ou seja, promovendo a prévia seleção e inscrição no cadastro dos trabalhadores

portuários avulsos devidamente habilitados. É uma forma de proporcionar segurança e um melhor fornecimento de mão de obra a tais trabalhadores.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente monografia apresentou o panorama jurídico sobre o papel do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) na capacitação profissional dos trabalhadores portuários avulsos à luz da Lei dos Portos n. 12.815, de 2013.

Registrou a figura do trabalhador portuário avulso, com referência ao surgimento do trabalho portuário após a abertura dos portos, o sistema portuário e as características do trabalho portuário e dos sujeitos vinculados.

A importância e o interesse pelo tema foram decorrentes da relevância da atividade no contexto brasileiro, face ao grande potencial econômico dos portos, especialmente no sul do País, tendo em vista a acentuada atuação portuária do Porto de Paranaguá, sendo pertinente para grande parte da população local.

Conforme demonstrado, o Porto de Paranaguá é um dos mais importantes centros de comércio marítimo do mundo, unindo localização estratégica a uma das melhores infraestruturas portuárias da América Latina.

Para tanto, este estudo, buscou estudiosos das questões portuárias, principalmente aqueles, cujo foco fosse o trabalhador portuário avulso e as questões mais importantes da atual lei que regula os portos.

A partir da pesquisa bibliográfica, foi possível observar que a modernização das estruturas portuárias consagrada pela Lei n.8.630/93, em particular, vem sendo realizada com habitualidade nos portos do país, porém, o sistema portuário não funciona sozinho. É necessária a figura dos demais sujeitos vinculados ao trabalho portuário para concretizar bons resultados e funcionamento dos portos como um todo.

De acordo com comparativo efetuado entre a Lei de modernização dos portos n.8.630/93 e a atual Lei dos portos n.12.815/13, esse estudo evidenciou a concordância entre os autores e a necessidade de capacitação do trabalhador portuário avulso.

A capacitação é imperativa para que a mão de obra seja especializada e os trabalhadores consigam operar máquinas e equipamentos modernos, reduzindo custos operacionais, promovendo segurança, rapidez nos diferentes tipos de carga, além de contemplar conhecimentos pessoais em cada trabalhador, melhorando o desempenho da função e de sua remuneração.

Foi debatido, então, que negar a necessidade de capacitação aos trabalhadores portuários avulsos é ignorar a própria classe destes trabalhadores, e todo o sistema portuário brasileiro. O papel de suma importância do trabalhador portuário é inegável e evidente para toda a sociedade, ou seja, os riscos são enormes para os portos e para a economia quando não ocorre a adequada capacitação profissional.

As modificações no mercado de trabalho portuário com a crescente modernização dos portos exige maior qualificação da mão de obra, adaptando todos os trabalhadores frente às novas tecnologias e a nova reestruturação do trabalho que requisita a multifuncionalidade.

Ressaltou-se que incumbe aos Órgãos de Gestão de Mão de Obra do trabalho portuário promover a capacitação dos trabalhadores portuários, com os recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

O trabalhador portuário avulso deverá ser intermediado pelo OGMO e sua prestação de serviços ocorre a vários tomadores de serviço, justificando o termo "avulso".

Nessa breve exposição sobre o trabalhador portuário avulso e o ambiente portuário, indiscutível que é um campo ainda a ser laborado, tanto pela doutrina quanto pela jurisprudência, já que se detecta que a atividade ainda carece de normas e maiores explicações práticas.

Concluiu-se que o investimento profissional nos trabalhadores portuários avulsos carece de políticas públicas para um desenvolvimento mais adequado e eficaz de tais trabalhadores, somente possíveis com maiores investimentos financeiros. A competência de qualificar e treinar profissionalmente os avulsos são do OGMO, porém o órgão não possui recursos financeiros suficientes para isso. A realidade se mostra de maneira cristalina no ambiente portuário, as relações são facilmente observadas por aqueles que possuem a percepção de entender o funcionamento da atividade e dos entornos que ela implica.

Com isso, o sistema portuário e os sujeitos vinculados devem procurar meios alternativos que possibilite maiores condições de aperfeiçoamento, não deixando esta questão de lado simplesmente com a justificativa que não detém recursos financeiros.

Por fim, apesar de o problema de pesquisa ter sido específico no que se refere à capacitação profissional dos avulsos, o estudo não se esgota aqui. O estudo

merece aprofundamento de estudiosos e doutrinadores engajados nas questões portuárias.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Francisco Humberto Castelo Branco. **Sistema portuário brasileiro: evolução e desafios**. Florianópolis, 2013, p.13. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/francisco-humberto-castelo-branco-araujo.pdf>>. Acesso em: 03 set. 2017.

ATRIBUNA. **Ogmo não depende da Marinha do Brasil para qualificar trabalhador portuário**. Disponível em: <<http://blogs.atribuna.com.br/direitodotrabalho/2014/11/ogmo-nao-depende-da-marinha-do-brasil-para-qualificar-trabalhador-portuario/>>. Acesso em: 07 nov. 2017.

BITENCOURT, C. C. **A gestão de competências gerenciais e a contribuição da aprendizagem organizacional**. In. XXVI Encontro da Associação Nacional dos Programas Pós-Graduação em Administração – ENANPAD, 21 a 25 de setembro, Salvador, 2002.

BRASIL, **Constituição Federal**, 1988.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Movimentação do setor portuário brasileiro aumenta 5% no primeiro trimestre**. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/2017/06/19/movimentacao-do-setor-portuario-brasileiro-aumenta-5-no-primeiro-trimestre/>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

BRASIL. **Decreto n. 9.048**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9048.htm>. Acesso em: 27 out. 2017.

BRASIL. **LEI Nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm>. Acesso em: 04 nov.2017.

BRASIL. **LEI Nº 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993**.. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em: 04 nov. 2017.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho. **Recurso Ordinário nº 0003856720145120043**. Rel. Roberto Luiz Guglielmetto. 2ª Turma. Data de publicação: 12/01/2016.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho. **Recurso Ordinário nº 0001431120145120043**. Rel. Agueda Maria Lavorato Pereira. 1ª Turma. Data de publicação: 20/01/2016.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista nº 8892520115090411**. Rel. Luiz Philippe Vieira de Mello Filho. 7ª Turma. Data do julgamento: 28/10/2015.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista nº 1507920135010031**. Data do julgamento: 10/06/2015.

BRASIL. OIT. **Trabalho portuário**. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/node/491>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

BRASIL. SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS. **Terminais de Uso Privado**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

BRASIL. SECRETARIA NACIONAL DOS PORTOS. **Trabalhador Portuário**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

CAMPOS, Safira Nila De Araújo. **Impactos da lei nº 12.815 no sistema portuário brasileiro: avulsos portuários podem ficar a não ver navios**. Rev. tst, Brasília, v. 80, n. 2, abr./jun. 2014.

CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. **Introdução ao direito do trabalho portuário, marítimo e do petróleo**. Curitiba, Insight, 2014.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho portuário a partir do novo marco regulatório instituído pela Lei nº 12.815/13**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 18, n. 3712, 30 ago. 2013. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/25182>>. Acesso em: 8 nov. 2017.

CARVALHO, Francisco Edivar; COSTA, Silvia Pires Bastos. **Abordagem prática do trabalho portuário e avulso**. São Paulo: LTr, 2015. p. 14. Acesso em: 04 nov.2017.

CASTRO JR. Osvaldo Agripino de (Org.). **Temas atuais de direito do comércio internacional**, p.183.

CONTEÚDO JURÍDICO. **Trabalhador portuário avulso: cadastrado e registrado**. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,trabalhador-portuario-avulso-cadastrado-e-registrado-distincao-que-fere-o-principio-da-igualdade,37954.html>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2004, p. 285.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**.14^a ed., São Paulo: Atlas,2002.

DIÁRIO DO COMÉRCIO. **Movimento do setor portuário registra aumento de 4,7%**. Disponível em: <http://www.diariodocomercio.com.br/noticia.php?tit=movimento_no_setor_portuario_registra_aumento_de_4,7&id=184157>. Acesso em: 04 nov. 2017.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS MARINHA DO BRASIL. **Ensino profissional marítimo para portuários**. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/pt->

br/comunicacao-social/perguntas-frequentes/ensino-profissional-maritimo-para-portuarios >. Acesso em: 17 mar. 2018

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Normas da autoridade marítima para o ensino profissional marítimo - portuários e atividades correlatas**. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam32.pdf> >. Acesso em: 16 mar. 2018 Disponível em: <<http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/files/anexos/23140-23142-1-PB.pdf>>. Acesso em: 5 nov. 2017. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>.

DIZER O DIREITO. **Lei 12.815/2013 - Nova Lei dos Portos**. Disponível em: <<http://www.dizerodireito.com.br/2013/06/lei-128152013-nova-lei-dos-portos.html>>. Acesso em: 24 out. 2017.

EXAME. **Governo publica novas regras para concessão de portos**. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/economia/governo-publica-novas-regras-para-concessao-de-portos/>>. Acesso em: 31 out. 2017.

INFOESCOLA. **Taylorismo**. Disponível em: <https://www.infoescola.com/administracao_/taylorismo/>. Acesso em: 01 nov. 2017.

MAGIOLI, Felipe Salman. **O trabalhador portuário avulso após a lei de modernização dos portos**. *BuscaLegisUfsc*, p.1-36, jun.2008.

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

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. Acesso em: 01 nov 2017.

MATOS, Maria Cristina Pereira. Qualidade de vida dos trabalhadores portuários avulsos: um estudo no porto de Santos a partir da lei de modernização. **Xiv Seminários de Administração**, Universidade Santa Cecília, p.1-14, out. 2011. Acesso em: 01 nov. 2017.

MIGUEL, Monick; GARCIA, Denise Schmitt Siqueira. **A importância do órgão gestor de mão de obra para o trabalho portuário**. *Revista Eletrônica Direito e Política*, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: <www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791>.

OAB SP. **Cartilha de direito portuário**. Disponível em: <<http://www.oabsp.org.br/comissoes2010/direito-maritimo-portuario/cartilhas/Cartilha%20de%20Direito%20Portuario%20-3.pdf/download>>. Acesso em: 25 out. 2017.

PORTOGENTE. **Landlord port**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/artigos/27500-landlord-port>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

PORTOS DO BRASIL. **Sistema Portuário Nacional**.

PORTOS DO BRASIL. **Capacitação e qualificação profissional do trabalhador portuário – elementos para formulação de uma política em um cenário pós lei 12.815/13.** Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes/apresentacao-forum-formacao-e-qualificacao-de-trabalhadores-portuarios.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

PORTOS DO BRASIL. **Capacitação.** Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador/capacitacao-1>>. Acesso em: 08 nov. 2017.

PORTOS DO PARANÁ. **História do Porto de Paranaguá.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=26>>. Acesso em: 26 out. 2017.

PORTOS DO PARANÁ. **Porto de Paranaguá comemora 80 anos de história.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=1383>>. Acesso em: 03 set. 2017.

PORTOS DO PARANÁ. **Regulamento de exploração dos portos de Paranaguá e Antonina.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/file/regulamentovigente2016.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2017.

PORTOS E NAVIOS. **Operadores portuários, para onde iremos?** Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/artigos/35355-operadores-portuarios-para-onde-iremos>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

RUBENS DE MAGALHÃES FILHO, MANOEL. Entrevista concedida a MylenaStieglitz Pio de Abreu. Paranaguá, 12 fev. 2018.

SANTOS NETO, Arnaldo Basto; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos.** Curitiba: Juruá, 2009.

SILVA, David Da; PRAZERES, Grimaldo Dos; LAMAS, Vladimir. **Aspectos teóricos e conceituais sobre a inserção da multifuncionalidade na formação de competências: um estudo sobre o trabalhador portuário avulso no Porto de Santos.** 84f. Tcc (Pós-Graduação Lato Sensu) - MBA em Gestão de Pessoas no Ambiente Portuário, Universidade Santa Cecília, Universidade Católica de Santos, Santos, 2012.

SUA PESQUISA. **Taylorismo.** Disponível em: <<https://www.suapesquisa.com/economia/taylorismo.htm>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

VALOR ECONÔMICO. **Concessão de portos será por 35 anos.** Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/4960324/concessao-de-portos-sera-por-35-anos>>. Acesso em: 24 out. 2017.

VALOR ECONÔMICO. **Novas regras de portos não tratam de contrato pré- 1993 e polêmica continua.**

Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/4964816/novas-regras-de-portos-nao-tratam-de-contrato-pre-1993-e-polemica-continua>>. Acesso em: 01 nov. 2017.