

UNIDADE DE ENSINO SUPERIOR DOM BOSCO
CURSO DE DIREITO

BRUNA SERRADOR DE ASSIS

**TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO E A QUESTÃO DA CONTRATAÇÃO
PRIORITÁRIA OU EXCLUSIVA DOS REGISTRADOS NO OGMO**

São Luís

2018

BRUNA SERRADOR DE ASSIS

**TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO E A QUESTÃO DA CONTRATAÇÃO
PRIORITÁRIA OU EXCLUSIVA DOS REGISTRADOS NO OGMO**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em
Direito da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco como
requisito para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Me. Gabriela Heckler

São Luís

2018

Catálogo da Publicação na fonte
UNDB / Biblioteca

Assis, Bruna Serrador de

Trabalhador portuário avulso e a questão da contratação prioritária ou exclusiva dos registrados no órgão gestor de mão de obra - OGMO. / Bruna Serrador de Assis. __ São Luís, 2018.

74f.

Orientador: Profa. Ma. Gabriela Heckler.

Monografia (Graduação em Direito) - Curso de Direito – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2018.

1. Trabalhadores portuários avulsos. 2. Contratação prioritária
3. Contratação exclusiva. 4. Tomada de mão de obra - portos.

I. Título.

CDU 349.22:339.543

BRUNA SERRADOR DE ASSIS

**TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO E A QUESTÃO DA CONTRATAÇÃO
PRIORITÁRIA OU EXCLUSIVA DOS REGISTRADOS NO OGMO**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em
Direito da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco como
requisito para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof. Me. Gabriela Heckler

Aprovado em: 28 /11 /2018

BANCA EXAMINADORA

Ma. Gabriela Heckler - Orientadora

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

Esp. Fernando José Machado Castro Neto - 1º Examinador

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

Adv. Ataíde Mendes da Silva Filho - 2º Examinador

Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP

Aos meus pais, pelo amor e apoio incondicionais.

AGRADECIMENTOS

À Deus, pela minha vida, por todas as bênçãos derramadas sobre mim e minha família, por todas as oportunidades a mim concedidas, por iluminar todos os meus caminhos e por sempre estar ao meu lado me dando coragem, sabedoria e discernimento para que eu pudesse concluir mais uma etapa da minha vida e por não deixar eu desistir nunca.

Aos meus pais, George e Shirley, por todas as oportunidades que me deram durante toda a minha vida, por me ensinarem a ser uma pessoa melhor a cada dia, por estarem sempre ao meu lado me apoiando, me dando carinho e amor incondicional. Obrigada por serem os melhores pais do mundo.

Ao meu irmão Georginho, que deixou uma saudade enorme quando se mudou para outro estado, por ser um exemplo de pessoa e profissional que eu quero levar para a vida. Por ser sempre tão alegre, divertido e por sempre mostrar o lado bom da vida e que, mesmo não demonstrando sempre, consegue deixar bem claro que tem um coração enorme.

À minha avó Zenaide por ter me criado tão bem, por ter me ensinado, desde pequena, o que é certo e errado, por me ensinar como ser uma pessoa boa, por ter tanta paciência comigo e por sempre tentar me defender de tudo e de todos. Obrigada por ser minha companheira todos os dias.

À minha avó Geralda, que mesmo morando longe, consegue demonstrar seu amor por mim, por ser um exemplo de mulher guerreira, que mesmo na dificuldade, conseguiu criar os seus 9 filhos, ensinando todos eles a serem pessoas boas, e ensinou tão bem, que hoje eles podem passar para os netos todos esses ensinamentos.

A todos os meus familiares por sempre torcerem pelo meu sucesso.

Ao meu namorado, Rafael, por todo o apoio durante essa minha caminhada, por não deixar eu desistir nunca e por me mostrar que eu sou capaz de tudo, mesmo quando eu não acredito em mim e por todo amor durante esses anos.

À minha cachorra, Ramona, por ser uma “cãopanheira” sempre. Por não me deixar sozinha nunca e por estar, na maioria das vezes em que sentei para escrever esse trabalho, deitada ao meu lado.

A todos os meus amigos que me apoiam sempre, por toda paciência, e por me proporcionarem momentos incríveis durante toda essa minha caminhada, em especial à Mylena e Marina, que estiveram presentes desde o primeiro dia de aula e à Maria Fernanda, que entrou na minha vida no 8º período, mas foram igualmente essenciais para que eu pudesse passar por esses 5 anos de curso sem desistir.

À minha orientadora, Gabriela Heckler, por ter me apresentado o Direito Portuário no grupo de extensão, por fazer eu me apaixonar por essa área e por toda paciência e todos os ensinamentos, não só durante a elaboração desse trabalho, como também em sala de aula e até mesmo na vida.

RESUMO

O presente trabalho pretende fazer uma análise das mudanças que ocorreram com a revogação da Lei nº 8.630/93 (BRASIL, 1993) pela Lei nº 12.815/13 (BRASIL, 2013) no que diz respeito à vinculação dos Trabalhadores Portuários Avulsos. Para isso, analisa-se inicialmente as categorias dos Trabalhadores Portuários antes do surgimento da Lei nº 8.630/93, trazendo o contexto histórico desses trabalhadores até chegar no surgimento da Lei nº 12.815/13, mostrando sua evolução tanto no que diz respeito às modalidades dos TPAs como no que se refere à relação que existe entre TPA e o órgão gestor de mão de obra – OGMO. Na sequência, analisa-se a tomada de mão de obra nos portos, principalmente nos portos organizados que se dá por meio do OGMO, mostrando as atribuições desse órgão, como ele é formado e qual sua importância para a categoria dos TPAs, para, ao final verificar se a vinculação dos TPAs deve ser feita de forma exclusiva ou prioritária dentre os trabalhadores registrados no OGMO, revelando, assim, decisões e julgados sobre a matéria. A partir dessa análise busca-se revelar qual seria a melhor forma de vinculação da mão de obra para que a operação portuária seja realizada com sucesso, agilidade e com segurança para todos.

Palavras-chave: Trabalhador Portuário Avulso. Tomada de mão de obra. OGMO. Vinculação. Prioritária. Exclusiva. Operação Portuária.

ABSTRACT

The present work intends to analyze the changes that occurred with the repeal of the Law n° 8.630/93 (BRAZIL, 1993) by the Law n° 12.815/13 (BRAZIL, 2013) regarding the attachment of the independent port worker. For this, the categories of the port workers were analyzed initially before the appearance of the Law n° 8.630/93, bringing the historical context of these workers until the appearance of the Law n° 12.815/13, showing their evolution with respect to the modalities of independent port workers as in relation to the relationship between independent port worker and the Workmanship Management Agency - OGMO. In the sequence, the workmanship is analyzed in the ports, mainly in the organized ports that is given through the OGMO, showing the attributions of this agency, how it is formed and what its importance for the category of the independent port workers, for the finally, it should be verified that the linkage of the independent port workers must be made exclusively or priority among the workers registered in the OGMO, thus revealing decisions and judgments on the matter. From this analysis, it is sought to reveal the best way of linking the workmanship so that the port operation is carried out successfully, agility and safety for all.

Key-words: Independent Port Worker. Making of workmanship. OGMO. Binding. Priority. Exclusive. Port Operation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES E TABELAS

Figura 1	- Trabalhadores carregando o navio	18
Figura 2	- Jornal Gazeta de Notícias de 1888 publicação da Lei Áurea	19
Figura 3	- Estivadores com sacas de café	20
Figura 4	- Equipamentos de Proteção Individual (EPI)	45
Figura 5	- Trabalhadores utilizando EPI na operação	46
Quadro 1	- Dimensionamento mínimo no SESSTP	46
Tabela 1	- Carga Horária dos Estágios Supervisionados	49

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CBTP	Curso Básico do Trabalhador Portuário
Cia. Docas	Companhia Docas
CF	Constituição Federal
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CMM	Comissão da Marinha Mercante
CONATPA	Coordenadoria Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviário
CPATP	Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário
DPC	Diretoria de Portos e Costas
EPC	Equipamento de Proteção Coletivo
EPI	Equipamento de Proteção Individual
EPM	Ensino Profissional Marítimo
ETC	Estação de Transbordo de Carga
GEMPO	Grupo Executivo de Modernização dos Portos
IP4	Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte
IPTur	Instalação Portuária de Turismo
MPT	Ministério Público do Trabalho
MP dos Portos	Medida Provisória dos Portos
NOMAM	Normas da Autoridade Marítima
NR	Norma Regulamentadora
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PCMSO	Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional
PPRA	Programa de Prevenção de Riscos Ambientais
PREPOM	Programa do Ensino Profissional Marítimo
SEFIT	Secretaria de Fiscalização do Trabalho
SEPM	Sistema de Ensino Profissional Marítimo
SESSTP	Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário
SUNAMAM	Superintendência Nacional de Marinha Mercante
TP	Trabalhador Portuário
TPA	Trabalhador Portuário Avulso

TRT	Tribunal Regional do Trabalho
TST	Tribunal Superior do Trabalho
TUP	Terminal de Uso Privativo

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO	17
2.1	Contexto histórico e seu surgimento	17
2.2	Conceito de TPA	23
2.3	Evolução das modalidades de TPA	24
2.4	Diferença entre relação de trabalho e de emprego	29
2.5	Relação existente entre TPA e OGMO	30
3	TOMADA DE TRABALHO NOS PORTOS	33
3.1	Exploração Portuária no Brasil	33
3.2	Tomada de mão de obra	36
3.2.1	Operador Portuário	37
3.3	Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO	40
3.3.1	Conceito	40
3.3.2	Atribuições do OGMO	41
3.3.3	Saúde e Segurança do TPA	42
3.3.4	Comissão Paritária de Solução de Litígios	47
3.3.5	Treinamentos e formação do TPA	48
4	CONTRATAÇÃO DE TPA DENTRO E FORA DO OGMO	51
4.1	Vinculação prioritária	51
4.2	Vinculação exclusiva	57
4.3	Posição do Ministério Público do Trabalho	60
4.4	Posição do TST	60
5	CONCLUSÃO	62
	REFERÊNCIAS	64
	ANEXOS	68

1 INTRODUÇÃO

Com o aumento da inflação e o conseqüente crescimento do número de trabalhadores desempregados, setores importantes da economia brasileira se mostram cada vez mais superlotados. O litoral brasileiro, que conta com mais de 8.000 km de extensão, possui inúmeros portos localizados ao longo de sua costa, o que possibilita uma melhora significativa para a economia do país, além de ser extremamente importante também para o desenvolvimento das cidades e estados em que eles se encontram, pois é um dos principais meios de importação e exportação de matérias primas essenciais.

De acordo com a Secretaria Nacional de Portos (SNP), existem 37 (trinta e sete) portos públicos organizados no Brasil, dentre eles, 18 (dezoito) têm a administração delegada aos municípios, estados ou consórcios públicos e 19 (dezenove) têm a administração exercida pela União por Companhias Docas (BRASIL, 2015). Com isso, o art. 40 da Lei nº 12.815/13 diz que nos portos organizados, a mão de obra a ser utilizada é a de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs).

Com isso, o presente estudo propõe abordar a importância das mudanças trazidas pela Nova Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 12.815/2013) no que diz respeito à vinculação de TPA registrados no Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).

O objetivo geral da pesquisa é analisar se há a possibilidade de se contratar TPA não registrado no OGMO mesmo com a utilização do termo “exclusivamente” no art. 40 da Lei nº 12.815/13, que trata sobre a contratação de mão de obra nos portos organizados. Assim questiona-se: Com o advento da Nova Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 12.815/13), a contratação de Trabalhador Portuário Avulso deverá ser feita de forma exclusiva ou prioritária dentre os registrados no OGMO?

Para responder ao problema proposto, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- a) apresentar quem são os TPAs e o contexto histórico de surgimento deles;
- b) apresentar de quais formas se dá a tomada de trabalho nos Portos, com ênfase nos Portos Organizados;
- c) mostrar a possibilidade ou não da contratação dos TPAs de fora do OGMO no contexto da Lei nº 12.815/13.

O estudo sobre o tema proposto é de suma importância, visto que o setor portuário é um dos setores mais importantes para a economia do país além de ser uma das formas mais seguras de transportar mercadorias. Como diz Trindade (1983, p. 77), “a interligação portuária

e rodoferroviária, na forma mais avançada do multimodal, fizeram do navio um instrumento insubstituível de integração entre países distantes”, sendo um meio seguro para o transporte de cargas e, até mesmo, de pessoas.

Além disso, por ser a mão de obra avulsa predominante na movimentação de cargas nos portos brasileiros, se mostra muito importante seu estudo, já que a Lei nº 12.815/13 trouxe possíveis mudanças significativas para esses tipos de trabalhadores, principalmente no tocante à vinculação da mão de obra dos Trabalhadores Portuários (CARVALHO, 2005). Ademais, se mostra relevante também para a sociedade como um todo, pois o setor portuário, por ser importante para movimentação da economia, acaba por melhorar, conseqüentemente, a qualidade de vida e o mercado do país.

Para tanto, principia-se, no Capítulo 1, tratando acerca do surgimento dos TPAs no Brasil mostrando a evolução dessa categoria de trabalhador, além de mostrar que o trabalhador avulso é um tipo de trabalhador que não tem um emprego fixo, geralmente ele trabalha nos portos e, sua mão de obra é vinculada a um Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), porém, por mais que na relação entre TPA e OGMO existam muitas características de uma relação de emprego, não há como afirmar que realmente se trate de uma relação de emprego por conta de alguns dispositivos que a Lei nº 12.815/13 dispõe.

No Capítulo 2, falando sobre como se dá a exploração portuária no Brasil, explanando sobre a tomada de mão de obra nos portos públicos e privados, onde a dos portos organizados se dá por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra, que surgiu com a Lei nº 8.630/93, posteriormente revogada pela Medida Provisória nº 595 (BRASIL, 2012) e substituída pela Lei nº 12.815/13. A nova lei dos portos tomou o devido cuidado de manter as atribuições, competências e a composição do OGMO que eram previstas na revogada lei, sendo então, de competência do órgão gestor, fornecer equipamentos e um ambiente de trabalho adequado para que a operação portuária seja segura para os trabalhadores envolvidos.

Já no Capítulo 3, que fala sobre a contratação do TPA dentro e fora do OGMO, são apresentadas jurisprudências tanto para explanar sobre a vinculação prioritária como sobre a vinculação exclusiva, mostrando que há decisões favoráveis aos 2 (dois) tipos de vinculação, porém, ainda não há uma decisão majoritária do TST sobre o assunto, então, enquanto não surgir a decisão majoritária, as particularidades de cada caso serão analisadas para se chegar à melhor decisão possível. Além disso, o MPT se posicionou sobre o assunto no sentido de defender a vinculação prioritária dos TPAs registrados no OGMO.

O presente trabalho se encerra com a conclusão, na qual são apresentados pontos conclusivos destacados, seguidos da estimulação à continuidade dos estudos e das reflexões sobre as mudanças ocorridas com o advento da Lei nº 12.815/13.

Quanto à metodologia empregada, registra-se que, quanto à natureza das fontes utilizadas para abordagem e tratamento do seu objeto, a pesquisa pode ser classificada como bibliográfica, já que foram utilizados registros disponíveis em documentos impressos, como livros, artigos, teses, entre outros. Já quanto a seus objetivos, a pesquisa pode ser classificada como exploratória, visto que houve um levantamento de informações sobre as mudanças trazidas pela Lei nº 12.815/13 para a questão da contratação de Trabalhadores Portuários Avulsos registrados no OGMO. Além disso, pode-se afirmar que foi utilizado o método dedutivo, já que foi realizada uma análise dos julgados do TST e TRT para se chegar a uma conclusão (SEVERINO, 2007).

2 TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

O trabalho portuário, atualmente, é regulamentado pela Lei nº 12.815/13, que dispõe em seu art. 40 que a mão de obra a ser utilizada dentro dos portos organizados é a de Trabalhadores Portuários e Trabalhadores Portuários Avulsos. Contudo, antes da criação da Lei nº 12.815/13, quem regulamentava esse trabalho era a Lei nº 8.630/93, que trazia algumas distinções acerca das atividades que seriam exercidas pelos TPAs, conforme será abordado nos capítulos que seguem.

2.1 Contexto histórico e seu surgimento

Desde o começo da civilização, o transporte aquaviário vem sendo utilizado como o principal meio de ligação do comércio entre povos de diferentes nações. Ao longo do tempo, se viu necessária a construção de portos nessas rotas para facilitar a movimentação de carga e descarga das mercadorias, melhorando as trocas comerciais e, conseqüentemente, ajudando a formar civilizações ao redor desses portos (CARVALHO, 2005).

Constata-se que o início da atividade portuária no Brasil se deu em 1808, quando a Família Real Portuguesa desembarcou no Brasil e D. João VI assinou a Carta Régia, que instituiu a abertura dos portos do Brasil a todas as Nações. Já em 1810 foram criados os primeiros postos alfandegados, que tinham o objetivo de taxar as mercadorias movimentadas nos portos.

Nessa época os Trabalhadores Portuários ainda não existiam, então, quando um navio atracava, quem fazia a movimentação de embarque e desembarque das cargas eram os próprios tripulantes com a ajuda da população, que buscava, nesses portos, melhores oportunidades de trabalho e de renda.

Inicialmente, eram os escravos que formavam o maior contingente da mão de obra portuária, pois os mesmos eram tratados pelos senhores fazendeiros com punições e violência que muitas vezes chegavam até a morte, fazendo com que eles fugissem dessas fazendas em busca de uma melhor condição de vida. Então, eles viam nos portos um local propício para a fuga deles, além de ser um local em que eles poderiam encontrar uma oportunidade melhor de trabalho (COSTA, 2015).

Figura 1 - Trabalhadores descalços carregando navio



Fonte: <https://www.flickr.com/photos/prefeituradesantos/albums/72157624769442578>

Além disso, os portos brasileiros eram responsáveis por receber uma grande quantidade de escravos, contribuindo para o aumento do tráfico de escravos e, conseqüentemente, o aumento da mão de obra escrava no Brasil, conforme demonstrado a seguir:

[...] entre 1576 e 1600, desembarcaram em portos brasileiros cerca de 40 mil africanos escravizados; no quarto de século seguinte (1601-1625), esse volume mais que triplicou, passando para cerca de 150 mil os africanos aportados como escravos na América portuguesa [...]. Na segunda metade do século XVII, foram introduzidos cerca de 360 mil africanos escravizados no Brasil (MARQUESE, 2006, p. [?]).

Em 1831 foi promulgada, pelo governo imperial brasileiro, a primeira lei que proibia a entrada de escravos africanos no Brasil e, aqueles que vendessem, transportassem ou comprassem os escravos, estavam sujeitos a pesadas penas. Por conta disso, os comerciantes desses escravos tiveram que buscar locais de desembarque longe dos centros urbanos, para que pudessem ser mais discretos nessas operações (MATTOS; ABREU, 2001, p. [?]).

Foi então, em 1850 que criaram a Lei Eusébio de Queiros, com o objetivo de acabar com o tráfico de escravos, onde, a partir da promulgação dessa lei, a repressão ao tráfico de escravos avançou de forma significativa até que fosse completamente extinta essa prática, mesmo que no começo o contrabando tivesse continuado (MATTOS; ABREU, 2001, p. [?]).

Finalmente, em 1888 a Princesa Isabel, filha de D. Pedro II, assinou a Lei Áurea com o objetivo de conceder liberdade total aos escravos que ainda existiam no Brasil, abolindo, assim, a escravidão, como mostra a edição do dia 14 de maio de 1888 do Jornal Gazeta de Notícias:

Figura 2 - Jornal Gazeta de Notícias de 1888 publicação da Lei Áurea



Fonte: <https://www.pragmatismopolitico.com.br/2015/05/13-de-maio-uma-data-para-nao-comemorar.html>

Com o fim do trabalho escravo, os Trabalhadores Portuários deixaram de ser escravos para se tornarem trabalhadores livres. Diante disso, esses ex-escravos passaram a competir pelas vagas de trabalho com os imigrantes, partindo para trabalhar nos “principais portos brasileiros, como Rio de Janeiro, Recife, Belém, Salvador, Rio Grande e Vitória”, realizando trabalhos braçais para garantir sua sobrevivência, tendo sua remuneração calculada por dia ou hora (CAPRARO, 2014, p. 71).

Com o passar do tempo, esses trabalhadores começaram a exigir melhores benefícios e condições de trabalho mais dignas, já que, mesmo sendo trabalhadores livres e não mais escravos, eles trabalhavam sem proteção e tinham uma jornada de trabalho exaustiva, não recebendo a devida valorização que mereciam (CARVALHO, 2005).

Figura 3 – Estivadores com sacas de café



Fonte: Arquivo fotográfico da Fundação Arquivo e Memória de Santos - FAMS

Com isso, surgiu a necessidade de criar uma categoria de trabalhadores própria para realizar esse tipo de atividade nos portos, porém, esses trabalhadores tinham uma particularidade: sua remuneração era feita de acordo com a sua função em cada navio e, quem era responsável por essa remuneração, era o dono do navio. Surgiu então a categoria dos trabalhadores avulsos (TRINDADE, 1983).

Além do pagamento da mão de obra utilizada a bordo da embarcação, de acordo com o §1º do art. 3º do Decreto nº 24.511/1934 (BRASIL, 1934), cabia ao proprietário do navio o pagamento do uso do porto e todo esse pagamento era realizado em cima da taxa de tonelagem da mercadoria, então quanto mais pesada a carga fosse, maior seria o pagamento devido pela movimentação da carga. O referido Decreto, juntamente com o Decreto nº 24.508/1934 (BRASIL, 1934), trouxeram definições, em seu art. 8º dos trabalhos de capatazia e, no art. 14, dos serviços de estiva, que são trabalhos de bordo e de terra.

Após todo esse período, os Trabalhadores Portuários passaram a se organizar por meio de sindicatos de trabalhadores avulsos, tendo então suas relações de trabalho legalizadas a partir do ano de 1940 (CAPRARO, 2014). Esses sindicatos de trabalhadores avulsos

[...] exerciam total controle na distribuição do contingente necessário à realização das operações portuárias, funcionando simultaneamente como entidades representativas dos trabalhadores e intermediadores de mão de obra” (CARVALHO; COSTA, 2015, p. 9).

Assim, o sindicato da classe dos trabalhadores avulsos era responsável por realizar a escalação da mão de obra avulsa, além de ser responsável por fornecer os equipamentos de proteção individual (EPI) e controlar a remuneração dos trabalhadores (STEIN, 2002, p. 84).

Em 1988, com a promulgação da Constituição Federal, houve a equiparação do trabalhador avulso com o trabalhador com vínculo empregatício permanente no que diz respeito aos direitos trabalhistas, estando previsto no art. 7º, inciso XXXIV, que diz que é direito do trabalhador urbano e rural a “igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso” (BRASIL, 1988).

Até então, as relações trabalhistas portuárias eram reguladas pela Consolidação das Leis Trabalhistas - CLT (BRASIL, 1943), mais especificamente pelos artigos 254 a 284 que tratavam sobre os serviços de estiva e capatazia, definindo que os serviços de estiva compreendem a mão de obra que abrange o trabalho braçal para carregamento ou descarga da embarcação, para a arrumação e até mesmo para manejar os guindastes de bordo, além de ser responsável pelo suprimento do aparelhamento acessório para se realizar as atividades de estiva afim de prevenir acidentes de trabalho.

Além disso, o §2º do art. 255 do referido dispositivo dispunha que as entidades estivadoras que eram responsáveis pela execução dos serviços de estiva, além de serem responsáveis pelo fornecimento dos aparelhos para realizar os serviços e das embarcações auxiliares, como os rebocadores (BRASIL, 1943).

Até 1990 a gestão dos portos públicos brasileiros era de responsabilidade da Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS), criada em 1975, que tinha a finalidade de “supervisionar, orientar, coordenar, controlar e fiscalizar as atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores” (BRASIL, 2015). Em 1990 a PORTOBRAS foi extinta pela Lei nº 8.029/90, que em seu art. 4º, inciso I dizia que o Poder Executivo estava autorizado a dissolver ou privatizar a Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRAS (BRASIL, 1990).

Então, em 1993, foi criada a Lei nº 8.630/93 (BRASIL, 1993), também chamada de Lei de Modernização dos Portos, que trouxe a definição de Trabalhador Portuário Avulso, incluindo os serviços de capatazia e estiva em sua definição, revogando então os artigos 254 a 292 da CLT. Os desafios práticos e jurídicos encontrados pela criação dessa lei envolvem “[...] reformular o sistema de gerenciamento de operações e de mão de obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas e, principalmente, aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações” (GIBERTONI, 2000).

A referida lei criou o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO)¹, retirando “[...] a exclusividade do sindicato no fornecimento da mão de obra do trabalho portuário avulso”, ou seja, passou a ser de responsabilidade do OGMO a gestão da mão de obra avulsa e a responsabilidade de escalar esses trabalhadores (CAPRARO, 2014, p. 73).

Em 1995 foi promulgada a Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) por meio do Decreto nº 1.574/95 que dispõe sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Processamento de Carga nos Portos, que dispõe em seu art. 3º que os Trabalhadores Portuários matriculados terão prioridade para a obtenção de trabalho nos portos, objeto de análise do item 4.1 do presente trabalho.

Em 1998 é editada a Lei nº 9.719/98 que “dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos e dá outras providências” (BRASIL, 1998). A referida lei também será objeto de análise do item 4.1 do presente trabalho.

Voltando para o ano de 1995, foi então criado o GEMPO (Grupo Executivo de Modernização dos Portos), por meio do Decreto nº 1.467, que dispõe, em seu artigo 1º que:

Fica criado o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos (Gempo), com a finalidade de coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro, em especial a efetivação plena das disposições estabelecidas pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (BRASIL, 1995).

De acordo com o referido decreto, o GEMPO foi criado, dentre outras atribuições, para realizar e coordenar o levantamento dos Trabalhadores Portuários Avulsos para que fosse verificado quais os Trabalhadores Portuários que estavam aptos a ser registrados ou cadastrados no OGMO, além de ser competente para estimular a livre concorrência entre os portos e realizar o reaparelhamento dos portos até que fossem efetivamente criados os OGMOS e os Conselhos de Autoridades Portuárias - CAPs (STEIN, 2002).

O CAP, criado pelos arts. 30 a 32 da Lei nº 8.630/93, foi instituído em cada porto organizado para substituir a figura da Cia. Docas “para exercer funções de caráter deliberativo, consultivo, normativo e de supervisão”, sendo competente para criar normas para aumentar a produtividade, reduzindo os custos das operações. Além disso, o CAP deveria instituir centros de treinamento profissional com o objetivo de aperfeiçoar as atividades dos trabalhadores. O CAP poderia ter uma função administrativa, normativa, consultiva, de supervisão ou deliberativa.

¹ O OGMO é objeto de estudo do capítulo 3.

Pelas diversas matérias de competência, em relação a algumas delas o CAP exercia de forma cumulativa as funções de órgão normativo e deliberativo, como consultivo e deliberativo, isto porque todos os atos normativos ou consultivos do organismo se dariam por deliberações colegiadas de seus membros (SILVA, 2017, p. 252-253).

Com o surgimento da Lei nº 12.815/13, o CAP passou a ser regulado pelo art. 20 da lei, deixando de exercer as atividades administrativas, normativas, de supervisão e deliberativas, passando a ter somente uma função consultiva “de apoio à administração do porto, se postando, portanto, como mero órgão auxiliar dessa administração” (SILVA, 2017, p. 259).

No dia 5 de junho de 2013, foi sancionado um projeto de lei, por meio da Medida Provisória nº 595/12, denominado de “MP dos Portos”, que foi “responsável por estabelecer um novo marco regulatório para o setor portuário nacional” (CAPRARO, 2014, p. 26).

Surgiu então a Lei nº 12.815/13 que revogou a Lei nº 8.630/93, mantendo “[...] a intermediação de mão de obra avulsa com o OGMO nos portos organizados”, além de realizar algumas inovações sobre as relações de trabalho nesses portos organizados (CARVALHO; COSTA, 2015, p. 13).

2.2 Conceito de Trabalhador Portuário Avulso

A Lei nº 13.467/17, que altera a CLT dispõe, em seu art. 442-B, que o trabalhador autônomo afasta a qualidade de empregado prevista no art. 3º do mesmo dispositivo, que diz que empregado é toda pessoa física que presta serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário. Essa modalidade de trabalhador não possui carteira assinada, assim como o trabalhador avulso, a diferença entre eles é que o trabalhador autônomo presta serviço por conta própria, sem se subordinar a nenhum empregador; já o trabalhador avulso, por mais que não tenha a carteira assinada, ele presta serviço a diversas empresas sem ser empregado de nenhuma delas (BRASIL, 2017).

O trabalhador avulso é um tipo de trabalhador que não tem um emprego fixo, geralmente ele trabalha nos portos e sua mão de obra é vinculada a um Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). Os TPAs não se sujeitam a somente um patrão, além do que, “[...] o fato de receber a sua remuneração logo após a prestação dos serviços lhe dava um certo ar de autonomia, de determinar quando iria trabalhar ou não, uma vez que era o trabalhador quem se colocava à disposição do serviço” (COSTA, 2015, p. 108).

Santos (2010) conceitua o trabalhador avulso como sendo

[...] um tipo peculiar de trabalhador, posto que, embora tenha todos os direitos trabalhistas, não tem um empregador fixo; de forma que trabalha para várias pessoas, sendo organizado e, normalmente, pago por meio de um órgão gestor de mão de obra. É um trabalho típico em portos (SANTOS, 2010, p. 114).

O TPA, como diz Stein (2012, p. 83), “desde a sua origem, presta serviços a diversos empregadores, de forma sucessiva ou alternada”, e pelo fato de não ter somente um empregador, ele tinha que ser vinculado a um órgão gestor de mão de obra.

Além disso, a atividade desenvolvida pelos TPA's é realizada na área do porto organizado, seja ela a bordo da embarcação ou não, como diz Carvalho (2015):

Os Trabalhadores Portuários Avulsos [...] executam a movimentação de mercadorias provenientes do transporte aquaviário ou a ele destinada, dentro das instalações portuárias de uso público ou de uso privado situadas nos limites da área do porto organizado, na “faixa do cais”, nos armazéns, nos “conveses”, nos “porões” ou no “costado do navio com a intermediação obrigatória do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) (CARVALHO, 2005, p.18).

Ou seja, o trabalho portuário avulso a bordo da embarcação é realizado nos conveses e nos porões, e a atividade que não é a bordo do navio é realizada na faixa do cais, nos armazéns ou no costado do navio.

Porém, não se deve confundir o trabalho avulso com uma relação de emprego, já que a mesma possui determinadas características próprias que a distinguem da relação de trabalho. Então, por mais que os trabalhadores avulsos tenham conquistado direitos idênticos aos dos trabalhadores com vínculo de emprego, não se pode afirmar que o trabalho avulso é uma modalidade de trabalho com vínculo de emprego (COSTA, 2015).

2.3 Evolução das modalidades de Trabalhador Portuário Avulso

Antes de diferenciar a relação de trabalho da relação de emprego, se faz necessário comentar sobre a evolução das modalidades de TPA, mostrando como era antes de surgir a antiga lei de modernização dos portos (Lei nº 8.630/93), como ficou quando ela surgiu e como está com o advento da nova lei (Lei nº 12.815/13).

Antes da Lei nº 8.630/93, o OGMO ainda não tinha sido criado, então a atividade de movimentação de cargas nos portos públicos era realizada pelas Companhias Docas (Cias. Docas), tendo 2 (duas) atividades principais, uma realizada em terra, que era o serviço de capatazia, e a outra realizada a bordo da embarcação, que era o serviço dos estivadores (CARVALHO; COSTA, 2005).

Quando o trabalho realizado em terra pela capatazia era insuficiente, eles contavam com a ajuda dos trabalhadores avulsos da categoria dos arrumadores, que na época eram organizados pelos sindicatos da categoria. Isso se chamava de “força supletiva”. Assim que o serviço acabava, os arrumadores eram dispensados (CARVALHO; COSTA, 2005). A Lei nº 4.860/65 previa essa força supletiva no §3º do seu art. 12 que dizia que:

§3º Em caso de maior demanda ocasional de serviço, fica a Administração do Pôrto autorizada a engajar a necessária fôrça supletiva nos trabalhos de capatazia, sem vínculo empregatício, dispensando-a tão logo cesse essa demanda ocasional (BRASIL, 1965).

Além disso, o art. 285 da CLT também dispunha sobre essa força supletiva dos arrumadores, em seu parágrafo único, inciso III, alíneas “a” e “b”:

[...]
 a) quando não houver o pessoal da administração a que se refere o parágrafo único, o serviço enunciado nos itens I e II poderá ser contratado com o sindicato dos trabalhadores na movimentação de mercadoria;
 b) os trabalhadores do atual sindicato dos trabalhadores no comércio armazenador passam a denominar-se “arrumadores”, adaptando-se a esta nova designação o nome do Sindicato [...] (BRASIL, 1943).

Com isso, cabe ressaltar que tanto a atividade de estiva quanto a de capatazia não eram vinculadas às Cias. Docas, mas cada uma das categorias tinha seus Sindicatos como gerenciadores da mão de obra avulsa e eles deviam ser matriculados na Capitania dos Portos, onde as Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM) definiam a quantidade de trabalhadores matriculados (CARVALHO; COSTA, 2015).

Com a criação da DTM em 1933, o Estado começou a intervir nas relações de trabalho portuário com o objetivo de disciplinar a prestação dos serviços. As principais atribuições das DTMs eram a de:

[...] organizar a matrícula dos trabalhadores portuários avulsos; orientar e opinar sobre o trabalho portuário; fiscalizar o trabalho portuário e a escala rodiziária nas entidades estivadoras e sindicatos; quantificar o número de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) necessários; impor penalidades aos TPAs; e efetuar mediação nos conflitos tendo, inclusive, poder normatizador (BRASIL, 2001, p. 9).

Em 1966 foi criado o Decreto-lei nº 5/66 que, em seu art. 21 dizia que os trabalhadores da estiva e capatazia seriam considerados uma categoria única, ou seja, as duas atividades seriam unificadas e seriam transformadas na categoria de operador de carga e descarga, porém isso nunca foi implantado e esse Decreto-lei acabou por ser revogado pela Lei nº 8.630/93 (BRASIL, 1966).

Até 1969, era a Comissão da Marinha Mercante (CMM) que regulamentava como se dava a remuneração e a composição dos ternos e as funções. De 1969 até 1989, quando a Comissão da Marinha Mercante já havia sido extinta, quem fazia essa regulamentação era a Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM), mediante resoluções, que eram fiscalizadas pela DTM, até as mesmas serem extintas em 1989.

Com a criação da Lei nº 8.630/93, foi dado início a uma nova fase nos portos brasileiros, e todos os artigos que falavam sobre os serviços de capatazia e estiva, mais especificamente os arts. 254 a 292, foram revogados pelos arts. 75 e 76 da referida lei, mudando completamente o regramento sobre a movimentação de cargas e gerenciamento da mão de obra. Os sindicatos foram substituídos pelo OGMO, que passou a gerenciar a mão de obra nos portos organizados e as Cias. Docas foram substituídas pelo operador portuário, que é o responsável, até os dias de hoje, pela movimentação das cargas.

Além das mudanças acima descritas, a Lei nº 8.630/93 incluiu as atividades de capatazia e estiva dentre as realizadas pelos TPAs e por Trabalhadores Portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado, porém, somente as atividades de estiva, conferência de carga, conserto de carga e de vigilância de embarcações deveria ser realizada exclusivamente dentre os TPAs registrados no OGMO, como dispõe o parágrafo único do art. 26 da lei (BRASIL, 1993).

Com a criação da Lei nº 12.815/13, o trabalho portuário ficou definido no art. 40, *in verbis*:

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 (BRASIL, 2013).

O §1º do referido artigo traz a definição cada uma das modalidades previstas no *caput*, quais sejam: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância das embarcações. O serviço de capatazia é definido no inciso I do §1º, que diz que:

I – capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, 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 (BRASIL, 2013).

Ou seja, a atividade de capatazia é responsável pela movimentação das cargas dentro da área do porto organizado, “[...] assim aqueles serviços de movimentação de

mercadoria realizado em instalações portuárias fora da área do porto organizado não é considerado como de capatazia [...]” (SILVA, 2017, p. 166).

Stein (2002, p. 101 - 102) diz que o serviço de capatazia “refere-se a todas as funções relativas à movimentação de mercadorias em terra nos portos organizados e terminais privativos”, compreendendo as funções de fiel, que “é o depositário das cargas depositadas sob a jurisdição do armazém”; ajudante de fiel; encarregado de operação portuária, que “[...] fiscaliza a execução das operações portuárias [...] e requisita e distribui os equipamentos e os ternos de capatazia necessários ao trabalho”; operador guindasteiro e operador de máquinas; manobrista; e conferente de capatazia.

O inciso II fala sobre o serviço de Estiva:

II – estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peaço e despeço, bem como o carregamento e descarga, quando realizados com equipamentos de bordo (BRASIL, 2013).

Ou seja, o serviço de estiva é a atividade “[...] responsável pela movimentação das mercadorias nos conveses dos navios e no interior destes (porões), objetivando a carga ou descarga das mercadorias” (STEIN, 2012, p. 95).

O serviço de conferência de carga, previsto no inciso III, é “[...] responsável pelo controle de todos os serviços relativos e correlatos à movimentação da carga trabalhada” (STEIN, 2012, p. 96):

III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações (BRASIL, 2013).

Essa atividade inclui a contagem dos volumes das cargas, sua origem e destinação, além de verificar as características da carga e o estado geral em que se encontram as mercadorias, fazendo a pesagem e a conferência do manifesto, que é um documento elaborado no porto de partida que contém todas as mercadorias e suas características (STEIN, 2012).

O conserto de carga são atividades que podem ser realizadas “[...] tanto a bordo como em terra, sempre que as embalagens das mercadorias se apresentarem danificadas, seja na operação de carga ou descarga” (SILVA, 2017, p. 186), como dispõe o inciso IV:

IV – conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição (BRASIL, 2013).

É uma atividade relacionada à estiva, ou seja, carregamento e descarregamento das mercadorias onde, ao se constatar alguma avaria nas embalagens das mercadorias, vai ser feita a restauração ou o reparo, reembalando ou recompondo as mesmas quando forem abertas pela autoridade aduaneira em uma vistoria (STEIN, 2012).

A vigilância das embarcações, prevista no inciso V, diferentemente das outras atividades, é uma atividade destinada não à movimentação de mercadorias, mas sim à navegação, ou seja, ela vai atender a um interesse da embarcação e de seu armador, “[...] já que se presta e fiscalizar a bem do navio a entrada e saída de pessoas e bens” (SILVA, 2017, p. 179).

V – vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação (BRASIL, 2013).

Ou seja, é uma atividade responsável por fiscalizar o acesso de cargas ou de pessoas a bordo da embarcação (STEIN, 2012). Porém, o TST, através da Súmula 309, entendeu que “tratando-se de terminais privativos destinados à navegação de cabotagem ou de longo curso, não é obrigatória a requisição de vigia portuário indicado por sindicato”, ou seja, os navios que frequentam os terminais privativos dentro da área do porto organizado, não são obrigados a ter esse serviço de vigilância no caso de serem detentores de sua própria segurança (BRASIL, 1992).

Por fim, a atividade de bloco, assim como a de vigilância das embarcações, é uma atividade destinada à navegação, e não à movimentação de cargas, já que é uma atividade responsável pela limpeza e conservação, promovendo pequenos reparos como a pintura, repintura ou batimento de ferrugem das embarcações (STEIN, 2012), como mostra o inciso VI do §1º do art. 40:

VI – bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo o batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos (BRASIL, 2013).

Diante disso, pode-se constatar que o art. 40 da Lei nº 12.815/13 dispõe de um rol taxativo, em que somente os serviços de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco poderão ser considerados atividades a serem desempenhadas por TPAs.

2.4 Diferença entre relação de trabalho e de emprego

Antes de iniciar a explanação sobre o tipo de relação existente entre o TPA e o OGMO, se faz mister conceituar a relação de trabalho e de emprego e suas características. A relação de trabalho é mais ampla que a relação de emprego, visto que ela engloba “[...] todas as relações jurídicas caracterizadas por terem sua prestação essencial centrada em uma obrigação de fazer consubstanciada em labor humano” (DELGADO, 2016, p. 295). Ou seja, a relação de trabalho envolve todas as relações em que o trabalhador será contratado e remunerado por uma pessoa física ou jurídica.

Já a relação de emprego, “é uma relação de trabalho restrita, caracterizada, principalmente, pela forma subordinada e não eventual do trabalho” (SANTOS, 2010, p. 71). Além da subordinação e da não eventualidade, existem outras características essenciais que compõem a relação de emprego:

Os elementos fático-jurídicos componentes da relação de emprego são cinco: a) prestação de trabalho por pessoa física a um tomador qualquer; b) prestação efetuada com *pessoalidade* pelo trabalhador; c) também efetuada com *não eventualidade*; d) efetuada ainda sob *subordinação* ao tomador dos serviços; e) prestação de trabalho efetuada com *onerosidade* (DELGADO, 2016, p. 299). (grifo nosso)

O primeiro elemento caracterizador é a prestação de trabalho por pessoa física. O próprio artigo 3º da Consolidação das Leis Trabalhistas (BRASIL, 2017) diz que empregado é “[...] toda pessoa física que prestar serviço de natureza não eventual a empregador [...]”, ou seja, o trabalhador sempre vai ser uma pessoa física ou natural, nunca uma pessoa jurídica.

O segundo elemento é o da *pessoalidade* que, conforme diz Carvalho e Costa (2015), é um requisito reservado tão somente à figura do empregado, já que, por diversos motivos, o empregador pode ser substituído por outro, como no caso da sucessão de empresas.

Já o elemento da não eventualidade, assim como o da prestação de trabalho por pessoa física, também está disposto no art. 3º da CLT e está ligado à ideia de permanência, ou seja, para que haja uma relação de emprego, “[...] é necessário que o trabalho prestado tenha caráter de permanência (ainda que por um curto período determinado) não se qualificando como trabalho esporádico” (DELGADO, 2016, p. 303).

Há ainda o elemento da subordinação, onde pode-se destacar seu aspecto subjetivo que “[...] realça a dependência pessoal e hierárquica do empregado ante o empregador, pelo simples fato de um estar numa condição de superior e o outro de subalterno” (COSTA, 2015, p. 219).

Por último, mas não menos importante, há o elemento da onerosidade destacado na última parte do art. 3º da CLT que diz “[...] sob a dependência deste e mediante salário”. Com isso, diz ainda Costa (2015) que a relação de emprego firmada pelo contrato de trabalho, é um jogo de contraprestações, onde o empregado deve executar a função e ele oferecida e, em contrapartida, o empregador deverá pagar os salários que foram ajustados para a prestação deste serviço, fazendo com que o trabalho tenha uma natureza alimentar, de forma a garantir o sustento do trabalhador e de sua família.

2.5 Relação existente entre TPA e OGMO

Após diferenciar a relação de trabalho da relação de emprego, se faz necessário relacionar o tipo da relação existente entre o TPA e o OGMO com cada característica da relação de emprego, para, então, saber se se trata de uma relação de trabalho ou de emprego.

A primeira característica da relação de emprego diz sobre ser pessoa física quem deve prestar o serviço. O TPA, por ser um trabalhador, sem vínculo empregatício, que presta serviços para uma ou mais empresas ou tomadoras de serviços é uma pessoa física. Além disso, a Constituição Federal, em seu art. 7º, inciso XXXIV igualou os trabalhadores avulsos aos trabalhadores comuns que possuem vínculo empregatício permanente (BRASIL, 1988).

O segundo elemento é o da pessoalidade, elemento este restrito tão somente aos empregados, já que há a possibilidade de o empregador ser substituído. Porém, com relação aos TPAs, após ocorrer sua escalação, o mesmo não poderá ser substituído, conforme prescreve o art. 6º, parágrafo único da Lei nº 9.719/98 (BRASIL, 1998): “Somente fará jus à remuneração o trabalhador avulso que, constante da escala diária, estiver em efetivo serviço”. O objetivo dessa restrição é coibir a prática de venda da oportunidade de trabalho de um TPA para outro que não foi escalado, prática essa conhecida como “bagrinho” ou “cavalinho” (CARVALHO; COSTA, 2015, p. 52). Além disso, a partir do momento que o TPA é contratado por uma operadora portuária para prestar um serviço, ele não poderá prestar serviços para outro operador, devendo, ao final do seu trabalho com o primeiro operador, entrar novamente na escala de rodízio.

Com isso, pode-se dizer que na relação do TPA com o OGMO não há a pessoalidade, visto que, “cabe ao empregador selecionar quem lhe interessa contratar, e o contratado, por sua vez, deverá prestar pessoalmente o serviço”, porém com relação aos TPA’s, quem decide qual serviço que pretende se engajar é o próprio TPA, não havendo essa

possibilidade de o empregador escolher quem ele quer para determinado serviço (COSTA, 2015, p. 214).

Já em relação a não eventualidade, pode-se afirmar que esse elemento existe na relação entre TPA e OGMO, visto que, o tomador de serviços vai requisitar a mão de obra conforme a quantidade de navios que atracam no porto, realizando então, uma atividade não eventual e descontínua. O trabalhador avulso, por sua vez, realiza atividades para diversos tomadores de serviço, conforme seja requisitado, não havendo uma fixação desse serviço com nenhum tomador, caracterizando, assim, a não eventualidade (COSTA, 2015).

Outro elemento caracterizador da relação de emprego é o da subordinação. Assim como o elemento da não eventualidade, a subordinação também pode ser encontrada na relação entre o TPA e o OGMO, visto que, a Lei nº 12.815/13, em seu artigo 33 diz que compete ao OGMO, aplicar normas e sanções disciplinares ao TPA no caso de transgressão disciplinar, além de ser também o responsável por “[...] zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso”. Além disso, o artigo 9º da Lei nº 9.719/98 diz que é de competência do OGMO “cumprir e fazer cumprir as normas concernentes a saúde e segurança do trabalho portuário” (BRASIL, 1998).

Por último, há o elemento da onerosidade, e se pode afirmar que, como o responsável pela remuneração do serviço prestado pelo TPA é o operador portuário, o OGMO será responsável tão somente a repassar o valor recebido pelo operador portuário ao TPA. (CARVALHO; COSTA, 2015). Com isso, há uma responsabilidade somente solidária do TPA, já que o mesmo não é o responsável direto pela remuneração do trabalhador avulso, como mostra o §2º do artigo 33 da Lei nº 12.815/13: “o órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho” (BRASIL, 2013).

Com isso, a relação existente entre OGMO e TPA não é de emprego, por conta do art. 34 da Lei nº 12.815/13, que diz que “o exercício das atribuições [...] pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com o trabalhador portuário avulso”. Além disso, “mesmo havendo a subsunção aos requisitos da relação de emprego contidos no art. 3º da CLT, a relação existente entre OGMO e TPA não é de emprego, desde que o OGMO esteja no restrito exercício de suas atribuições [...]” (CARVALHO; COSTA, 2015, p. 52).

Em vista dos argumentos apresentados, demonstra-se que o trabalho portuário existe desde o início da atividade portuária, sendo primeiramente realizado pelos próprios tripulantes dos navios, depois os escravos que eram responsáveis por realizar as operações de

carga e descarga das mercadorias, até haver a criação da Lei nº 8.630/93 que veio regulamentando essa categoria. OS TPAs são trabalhadores que não possuem emprego fixo e sua mão de obra é vinculada ao OGMO, porém eles não possuem um vínculo empregatício com esse tomador da mão de obra e, conforme demonstra o capítulo seguinte, esse órgão gestor é responsável, dentre outras atribuições, por organizar os TPAs e repassar suas remunerações.

3 TOMADA DE TRABALHO NOS PORTOS

Como já discutido no capítulo anterior, a exploração portuária no Brasil começou com a abertura dos portos às Nações Amigas, em 1808, com a assinatura da Carta Régia por D. João VI. A partir daí a exploração portuária no Brasil começou e se tornou uma das principais formas de se relacionar economicamente com outras potências mundiais.

3.1 Exploração portuária no Brasil

A Constituição Federal (BRASIL, 1988), em seu art. 21, inciso XII, alínea “f” diz que é de competência da União a exploração direta de portos marítimos, fluviais e lacustres, mediante autorização, concessão ou permissão. Como o próprio artigo já diz, essa é a forma de exploração portuária direta pela União.

Com a criação da Lei nº 8.630/93, ela passou a regular o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, dispondo, em seu art. 1º que à União, cabe “explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado”.

Os §§2º e 3º do art. 4º da mesma lei dispõem:

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

I – uso público;

II – uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

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

c) de turismo, para movimentação de passageiros;

d) Estação de Transbordo de Cargas.

§3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte.

Ou seja, a Lei nº 8.630/93 previa que a exploração dos portos era dividida em portos de uso público, que se dava somente na área do porto organizado e na área da Instalação Portuária de Pequeno Porte e portos de uso privativo que se dividia em exclusivo, misto, de turismo e estação de transbordo de cargas.

Em 1996, foi criada a Lei nº 9.277/96, que “autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais” e que, em seu art. 2º, autorizou a União “a delegar a exploração de portos sob sua responsabilidade ou sob a responsabilidade das empresas por ela direta ou indiretamente controladas” (BRASIL, 1996).

Com isso, a Lei nº 12.815/13 define a delegação no inciso X do art. 2º, dizendo que é a “transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público [...]” (BRASIL, 2013), fazendo com que surgisse mais uma forma de exploração portuária: a exploração direta pela União, exercida por delegação aos Estados e Municípios.

Os arts. 1º e 2º da Lei nº 9.277/96 estabelecem que a União é autorizada a delegar a exploração dos portos sob sua responsabilidade ou sob responsabilidade das empresas por ela controladas, pelo prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogáveis por até mais 25 (vinte e cinco), ou seja, a delegação da exploração dos portos pode chegar até 50 anos. O art. 3º diz ainda que “a delegação será formalizada mediante convênio” (BRASIL, 1996).

A Lei nº 12.815/13 dispõe também, nos parágrafos do seu art. 1º, sobre as formas de exploração indireta pela União, dividindo em instalações portuárias² localizadas dentro e instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado³.

O §1º do art. 1º fala que, no caso de instalações portuárias localizadas no porto organizado, vai haver a exploração indireta, pela União, mediante concessão e arrendamento, sendo a concessão, definida pelo inciso IX do art. 2º da Lei, a “cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado”, e o arrendamento, previsto no inciso XI do mesmo dispositivo, como sendo a “cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado” (BRASIL, 2013).

Já o §2º do art. 1º fala que a exploração das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, vai ser feita de forma indireta, pela União, mediante autorização. O inciso XII do art. 2º define autorização como sendo a “outorga de direito à exploração de instalação portuária localizadas fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão”.

De acordo com Carvalho e Costa (2015, p. 15), na exploração indireta dos portos,

[...] 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).

² Instalação portuária é definida pela Lei 12.815/2013 no art. 2º, inciso III, como sendo a “instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

³ Área do porto organizado também é definido no art. 2º, inciso II como sendo a “área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado.

O art. 8º *caput* e incisos regulamentam que as instalações portuárias nas modalidades de Terminal de Uso Privado (TUP), Estação de Transbordo de Cargas (ETC), Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) e a Instalação Portuária de Turismo (IPTur) serão exploradas pela União mediante autorização e se localizam fora da área do porto organizado.

A Lei nº 8.630/93 nas alíneas do inciso II, do §2º, do art. 4º, trazia uma definição diferente sobre os TUPs. Os Terminais de Uso Privado eram chamados de terminais de uso privativo e eram divididos em 4 (quatro) categorias diferentes. A primeira dizia que ele podia ser de uso exclusivo, ou seja, movimentava somente cargas próprias. A segunda dizia que ele podia ser de uso misto, movimentando, além da carga própria, cargas de terceiros também. A terceira dizia que podia ser de turismo, utilizado para movimentação de passageiros. E por último, a quarta dizia que podia ser a Estação de Transbordo de Cargas.

Posteriormente, com a criação da Lei nº 12.815/13, essa definição dos TUPs mudou, passando a aceitar a movimentação de qualquer espécie de carga, seja ela própria ou de terceiros, deixando de existir a classificação em terminais de uso exclusivo ou misto. Além disso, passou a ser chamado Terminais de Uso Privado, e não mais privativo (Art. 2º, inciso IV, Lei nº 12.815).

Outra mudança que ocorreu com a nova lei foi a separação do TUP com a ETC. A Estação de Transbordo de Cargas, de acordo com o inciso V, art. 2º da Lei nº 12.815/13, só poderá ser instalada fora da área do porto organizado e não poderá ser utilizada para outra finalidade se não a de transbordo. A ETC representa “[...] a passagem de carga e/ou de passageiros de um meio de transporte para outro”, ou seja, quando se tem uma mercadoria ou passageiro que deverá ser transportado para outro meio de transporte, se utiliza as estações de transbordo para realizar a “baldeação de carga/passageiro” para que a viagem possa continuar, além disso essa operação de transbordo de cargas é feito em embarcações de navegação interior ou cabotagem (SILVA, 2017, p. 46-47).

A navegação de interior, por sua vez é, de acordo com o art. 2º, inciso X da Lei nº 9.432/97, aquela “realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional, ou seja, é aquela a ser realizada em lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldade ao tráfego da embarcação. No caso da navegação interior em percurso internacional, ela não pode ser realizada em mar aberto, pois se estaria diante da navegação de longo curso e não mais navegação interior, de acordo com o inciso XI do art. 2º que diz que a navegação de longo curso é aquela realizada entre os portos brasileiros e estrangeiros (BRASIL, 1997).

Já a navegação de cabotagem, de acordo com o inciso IX do art. 2º é aquela realizada dentro do território brasileiro, por empresa brasileira, utilizando-se as vias marítimas e as vias de navegação interior. A diferença da navegação de cabotagem para a de navegação interior, é que na de cabotagem, pelo menos um trecho deve ser feito em via marítima, que é a navegação em mar aberto. Além disso, a navegação de cabotagem pode fazer o transporte de passageiros, mas é considerada uma navegação essencialmente de transporte de mercadorias (SILVA, 2017).

Outra modificação diz respeito à IPTur pois, na nova lei de 2013, as Instalações Portuárias de Turismo estão previstas no inciso VII do art. 2º, sendo conceituadas como aquelas instalações que podem ser exploradas tanto mediante arrendamento - “modalidade exclusiva de alcance da titularidade de instalação portuária pública, e, portanto, situada dentro da área do porto organizado” - como mediante autorização - “modalidade de alcance da titularidade de instalação privada”. Pode-se afirmar que, quando a instalação portuária de turismo se situar dentro da área do porto organizado, ela vai preceder de licitação e quando se situar fora da área do porto organizado, vai preceder de autorização (SILVA, 2017, p. 54).

Por último, a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, conhecida como IP4, foi criada com o objetivo de “[...] facilitar a movimentação de carga e de passageiros, principalmente em áreas que são cercadas por rios”, possibilitando uma maior facilidade de movimentação de mercadorias para as comunidades que vivem em áreas à beira rio (SILVA, 2017, p. 50). O inciso VI do art. 2º da Lei nº 12.815/13 regulamenta que a IP4 é explorada mediante autorização e fica localizada fora da área do porto organizado. Silva (2017, p. 51-52) diz que:

[...] o porto público situa-se dentro e fora da área do porto organizado. Dentro da área do porto, com as instalações portuárias próprias para atender à necessidade da navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias. Fora dessa área, quando se tratar de instalação pública de pequeno porte para a movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior (SILVA, 2017, p. 51-52).

O trabalho portuário, como dito anteriormente, é aquele realizado nos portos, especificamente nos portos organizados, podendo ser realizado a bordo das embarcações ou em terra por TPA's ou por trabalhadores contratados por prazo indeterminado. A Lei nº 12.815/13 (BRASIL, 2013) define, em seu artigo 1º, §2º, inciso I o porto organizado, *in verbis*:

I – porto organizado: bem jurídico construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

Ou seja, o porto organizado é um bem público com sua área delimitada pelo Poder Executivo, compreendendo instalações que podem se situar tanto dentro como fora de sua área (CARVALHO; COSTA, 2015).

3.2 Tomada de mão de obra nos portos públicos

Como dito anteriormente, os TUPs deverão se localizar, obrigatoriamente, fora da área do porto organizado, como diz o inciso IV do art. 2º da Lei nº 12.815/13, então, todas as suas relações com os usuários serão regidas pelo Direito Privado, ou seja, CLT (BRASIL, 2013).

Já com relação aos portos organizados, a pessoa jurídica responsável pela movimentação de passageiros ou de mercadorias é o operador portuário. De acordo com o art. 25 da Lei nº 12.815/13, o operador portuário será pré-qualificado perante a administração do porto, ou seja, a competência para qualificar o operador portuário é da autoridade portuária.

3.2.1 Operador Portuário

O Operador Portuário é conceituado como sendo a “pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias [...] dentro da área do porto organizado” (Art. 2º, inciso XIII da Lei nº 12.815/13), ou seja, se uma pessoa jurídica exercer essas atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias fora da área do porto organizado, ela não será considerada operador portuário, mas sim um mero prestador de serviços.

O art. 28 da Lei nº 12.815/13 dispõe sobre as situações em que a intervenção do operador portuário é dispensável. O inciso I fala que o operador portuário é dispensável em operações que não requeiram a mão de obra portuária, seja por conta de seus métodos de manipulação ou por suas características de automação ou mecanização, onde os próprios tripulantes da embarcação possam executar as atividades (BRASIL, 2013).

Já o inciso II e suas alíneas falam que os operadores portuários poderão ser dispensados no caso de operações de embarcações empregadas: a) em obras de serviço públicos executadas direta ou indiretamente pelo poder público nas vias aquáticas do Brasil; b) no transporte de produtos oriundos de pequena lavoura e da pesca, utilizados para abastecer os mercados de âmbito municipal; c) na navegação interior e auxiliar; d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e) quando a carga ou descarga das mercadorias sólidas a granel

for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio (BRASIL, 2013).

O inciso III e alíneas dispõem que a intervenção de operadores portuários será dispensável em operações relativas à movimentação de: a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar; b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações (BRASIL, 2013).

Por último, o inciso IV do art. 28 da Lei nº 12.815/13 dispõe que os operadores portuários poderão ser dispensados em operações que dizem respeito ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação (BRASIL, 2013).

Com isso, pode-se afirmar que mesmo que essas atividades do art. 28 sejam realizadas em instalações portuárias dentro da área do porto organizado, a intervenção do operador portuário será dispensável e, conseqüentemente, não será utilizada a mão de obra dos TPAs.

O art. 32 da Lei nº 12.815/13 diz que os operadores portuários deverão constituir em cada porto organizado um órgão gestor de mão de obra do trabalho portuário, ou seja, uma das funções do operador portuário é constituir o OGMO, onde o mesmo será destinado a:

- 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 avulso, inscrevendo-o no cadastro;
- 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 (BRASIL, 2013).

Além das responsabilidades acima elencadas, os operadores portuários possuem algumas obrigações, de acordo com a Portaria SEP nº 111/2013, que prevê que ele responderá:

- I - pela preservação do meio ambiente;
- II - pelo cumprimento do Regulamento de Exploração do Portos e demais normas da Administração do Porto, inclusive as de caráter e aplicação geral que vierem a ser estabelecidas;
- III - pelo cumprimento das normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho portuário - NR-29;
- IV - pela obrigatória comunicação à Administração do Porto, de imediato, na ocorrência de acidentes de qualquer natureza, ilícitos e violações do sistema de segurança pública portuária;

V - pela conformidade, em todos os aspectos, dos veículos que transportam cargas que lhe forem confiadas, em especial, entre outras, as da NR-29 e, no caso de cargas perigosas, se estão de acordo com a NBR 9735/2005;

VI - pela devolução, à Administração do Porto, dos cais, redes de serviço e instalações de apoio ao trabalhador portuário que lhe foram colocados à disposição para operação, nas mesmas condições de limpeza e conservação como foram recebidos pelo operador portuário, respondendo por eventuais despesas de manutenção corretiva dos danos devidamente constatados como tendo ocorrido no período em que tais instalações estiveram a sua disposição;

VII - pela atividade de movimentação de passageiros a bordo de navios, no embarque, desembarque e trânsito nas instalações portuárias, executada de acordo com instruções de seu comandante ou de seus prepostos, atendidas as exigências das demais autoridades intervenientes na atividade portuária (BRASIL, 2013).

De acordo com os incisos VI e VII da portaria acima descrita, os operadores portuários serão responsáveis por cuidar das instalações do porto durante as operações, além de serem responsáveis pelos equipamentos utilizados na operação e pela movimentação de cargas ou passageiros. Com isso, pode-se afirmar que quem detém os equipamentos utilizados nas operações portuárias são os operadores, sendo eles quem realmente operam tais equipamentos.

Em fevereiro de 2014 foi aprovada a Resolução nº 3274 – ANTAQ (BRASIL, 2014) que dispõe em seu art. 15 que a operação portuária nos portos organizados, “será realizada exclusivamente por operador portuário pré-qualificado pela Autoridade Portuária, arrendatário ou não”, salvo as hipóteses em que a atividade do operador portuário é dispensável previstas no art. 28 da Lei nº 12.815/13, ou seja, só existe a figura do operador portuário nos portos públicos, não havendo possibilidade de intervenção desses operadores nos TUPs.

Além disso, essa mesma resolução dispõe em seu art. 19 que “compete ao operador portuário dirigir e coordenar as operações portuárias sob sua responsabilidade, sem prejuízo da supervisão e acompanhamento da Autoridade Portuária”, ou seja, assim como prevê a Lei nº 12.815/13 e a Portaria SEP nº 111/13, é de responsabilidade do operador portuário coordenar suas operações portuárias.

Os arts. 22 e 23 também mostram a responsabilidade do operador em suas operações, devendo ele se responsabilizar pelo recebimento de mercadorias, e recusar as mercadorias que se encontram em condições inadequadas de armazenagem, manipulação, transporte e entrega à embarcação, devendo sempre comunicar à autoridade portuária sobre o ocorrido, além de ser ele o responsável por qualquer equipamento, máquinas, veículos ou pessoas que tenham adentrado na área portuária que se encontra a seu serviço.

Além disso, o *caput* do art. 32 da Lei nº 12.815/13 diz que os operadores portuários deverão constituir um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário em cada porto organizado. Com isso, pode-se concluir que o OGMO foi criado exclusivamente para gerir a mão de obra dentro dos portos organizados, restringindo a atuação dos TPAs e do OGMO aos

portos organizados, onde a tomada de mão de obra se dá por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra, onde o tomador de serviços é o operador portuário.

Diante do que foi exposto acima, conclui-se que nos TUPs a tomada de mão de obra não se dá por meio do OGMO e nem dos operadores portuários que, como dito anteriormente, só haverá a intervenção de operador portuário nos portos públicos. E, por mais que a atividade dos TPAs seja restrita à área do porto organizado, os TUPs poderão contratar trabalhadores com vínculo empregatício para realizarem as atividades de capatazia, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, atividades típicas dos TPAs. Porém, já que essa atividade não vai ser mediada pelo OGMO, os TUPs deverão contratar esses trabalhadores por meio de contratos baseados na CLT, ou seja, ao invés de serem TPAs, vão ser trabalhadores celetistas, sendo então, a tomada de mão de obra nos TUPs celetista.

3.3 Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO

O OGMO é um órgão formado por operadores portuários com o objetivo de administrar a mão de obra oferecida nos portos organizados, oferecer cursos e treinamentos aos trabalhadores avulsos, arrecadar e repassar aos trabalhadores os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração e encargos sociais e previdenciários, dentre outras atribuições que serão vistas a seguir.

3.3.1 Conceito:

A Lei nº 8.630/93 foi complementada, posteriormente, pela Convenção nº 137 da OIT e pelos Decretos nº 1.572/95 e 1.886/96, além da Lei nº 9.719/98. Porém, diversos dispositivos dessa lei geraram uma insatisfação, fazendo com que fosse ajuizada uma Ação Direta de Inconstitucionalidade perante o Supremo Tribunal Federal, alterando esses dispositivos, buscando, assim, “implantar uma política de modernização do setor portuário, com o aumento da competitividade nos portos brasileiros e conseqüente elevação da produtividade, em especial com a privatização dos portos públicos” (STEIN, 2002, p. 47).

O OGMO surgiu com a Lei nº 8.630/93, que foi substituída pela Lei nº 12.830/13. A nova lei dos portos tomou o devido cuidado de manter as atribuições, competências e a composição deste órgão que eram previstas na revogada lei.

Com isso, a Lei nº 12.830/13, atualmente em vigor, dispõe, no *caput* de seu artigo 32 que “os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de

gestão de mão de obra do trabalho portuário [...]”. Esse órgão gestor de mão de obra, mais conhecido como OGMO, é responsável por fornecer e administrar, com exclusividade, a mão de obra do trabalho portuário (CAPRARO, 2014, p. 31). Com isso, pode-se afirmar que o OGMO é um dos principais meios de tomada de mão de obra portuária.

De acordo com Silva (2017), o OGMO pode ser equiparado a uma associação civil atípica, visto que o art. 39 da Lei nº 12.815/13 diz que é um órgão reputado de utilidade pública, sem fins lucrativos, não podendo prestar serviços a terceiros e nem exercer qualquer tipo de atividade que não diga respeito à gestão da mão de obra.

A diferença, segundo o autor, é que “[...] nas associações civis os associados agrupam-se por vontade própria para o alcance de determinado objeto coletivo [...]” (SILVA, 2017, p. 217), diferentemente do OGMO, em que os associados, que no caso, são os operadores portuários, são obrigados a constituir um órgão gestor de mão de obra, conforme o *caput* do art. 32 da nova lei dos portos.

3.3.2 Atribuições do OGMO

As atribuições do OGMO estão previstas nos artigos 32 e 33 da Lei nº 12.815/13, onde os incisos do art. 32 dizem que, cabe ao OGMO administrar a mão de obra do TP e do TPA (I), manter o cadastro e o registro do TP e do TPA (II), treinar e habilitar profissionalmente o TP (III), selecionar e registrar o TPA (IV), estabelecer o número de vagas para acesso ao registro do TPA (V), expedir o documento de identificação do TP (VI) e arrecadar e repassar ao TPA sua remuneração paga pelo operador portuário, bem como os encargos fiscais, sociais e previdenciários (VII).

O inciso I diz que cabe ao OGMO administrar a mão de obra do TP e do TPA, porém, para impedir que o tomador de serviço escolha o trabalhador que ele prefere que execute o serviço, o fornecimento da mão de obra deverá obedecer um rodízio, para que todos os TP e TPA possam ter oportunidades iguais de trabalhar em determinados serviços, pois, caso contrário, “poderia representar o desequilíbrio da mão de obra e da remuneração dos trabalhadores, o que não foi a vontade do legislador” ao criar a lei dos portos (SILVA, 2017, p. 223).

Além disso, o art. 33 diz que compete também ao OGMO aplicar normas disciplinares ao TPA no caso de transgressão disciplinar, sendo a primeira uma repreensão verbal ou por escrito, a segunda, uma suspensão do registro do TPA por 10 a 30 dias ou a terceira que é o cancelamento do registro. Além disso, compete também ao OGMO, promover

a formação profissional do trabalhador e seu treinamento multifuncional, além de criar programas de realocação e cancelamento de registro.

É de competência do OGMO também arrecadar e repassar as contribuições destinadas a custear o órgão, zelar pelas normas de higiene, segurança e saúde do TPA e submeter à administração do porto propostas para o aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto, além de arrecadar e repassar as contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária (BRASIL, 2013).

De acordo com o art. 33, §2º, “o órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho” (BRASIL, 2013), ou seja, o legislador, ao criar a lei, não deixou de lado a “[...] responsabilidade solidária referente à remuneração devida ao trabalhador portuário avulso, entre OGMO e os operadores portuários, cada um respondendo pela totalidade da obrigação” (CAPRARO, 2014, p. 32).

3.3.3 Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário Avulso

Antes da criação da Lei nº 8.630/93, não existia nenhuma regulamentação legal sobre segurança do trabalho portuário, existia somente uma Portaria, a de número 3.260/1972, editada pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social, que obrigava as entidades sindicais a incluir em seu orçamento os encargos necessários para a compra de equipamentos de proteção individual (EPI), mas não havia nenhuma disposição legal especificando a proteção do trabalhador portuário (STEIN, 2002).

Porém, antes mesmo da criação da Portaria acima citada, o Governo Federal já havia instituído o sistema de rodízio como uma das formas de reduzir o número de acidentes de trabalho, já que, quanto mais tempo um trabalhador fica prestando um serviço, mais cansado ele fica, e quando ele começa a ficar cansado, seu rendimento diminui e, com isso, diminui também seus reflexos e sua atenção, causando, então, acidentes que poderiam ter sido evitados se não houvesse excesso de trabalho (STEIN, 2002).

Em 1973, um ano depois da criação da Portaria nº 3.260, foram adotadas a Convenção nº 137 e a Recomendação nº 145 da OIT na 58ª Sessão da OIT relativas às repercussões sociais dos Novos Métodos de Processamento de Carga nos Portos. Porém, elas só foram realmente conhecidas pelas autoridades brasileiras 20 (vinte) anos depois da elaboração das normas de segurança do trabalho portuário, mediante o Decreto Legislativo nº 29/1993, sendo promulgada e publicada somente em 1995 (STEIN, 2002).

Ao criar a Lei nº 8.630/93 o legislador disse, em seu art. 33, que é de competência do OGMO “zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso”. A Constituição Federal, em seu artigo 7º, prevê direitos dos trabalhadores urbanos e rurais:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XXII – redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

XXIII – adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;

[...]

XXVIII – seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

(BRASIL, 1988).

Com isso, a Constituição Federal se mostra interessada em garantir, aos trabalhadores, uma maior proteção destes em seu ambiente de trabalho. Pode-se dizer, então, que a Constituição visa manter um meio ambiente de trabalho saudável, protegendo o trabalhador de acidentes ou perigos que ele possa estar sujeito. Esse meio ambiente de trabalho é a reunião de todas as condições que o trabalhador possa ter em seu ambiente de trabalho. “O meio ambiente de trabalho portuário é constituído por instalações em terra e a bordo das embarcações” (CARVALHO; COSTA, 2015, p. 68).

Em 1996, o Governo Federal editou a Portaria nº 1.115, que instituiu o Grupo Especial para Fiscalização Móvel do Trabalho Portuário, coordenado pela Secretaria de Fiscalização do Trabalho (SEFIT), “com a função de inspecionar e fiscalizar o trabalho portuário, visando à redução dos acidentes de trabalho nos portos” (STEIN, 2002, p. 112-113).

Pelo fato de a remuneração dos TPA ser feita pela quantidade de carga movimentada, esses trabalhadores acabam por tentar acelerar ao máximo as operações em que estão trabalhando, aumentando, assim, a probabilidade de ocorrer acidentes. Além disso, a variedade de cargas perigosas que são comumente operadas nos portos, também deixa esses trabalhadores a mercê de riscos inerentes. A falta de treinamentos e formação dos TPA também é um fator que aumenta a quantidade de acidentes do trabalho nos portos.

Com isso, se viu necessário criar uma norma específica para regular a segurança e saúde dos Trabalhadores Portuários. Foi então criada a Norma Regulamentadora nº 29, mais conhecida como “NR 29”, instituída pela Portaria nº 53 de 1997, da Secretaria de Segurança e Saúde do Trabalho do Ministério do Trabalho, com o objetivo de garantir a proteção dos Trabalhadores Portuários contra acidentes e doenças profissionais (CARVALHO; COSTA, 2015, p. 70).

Diz ainda Capraro (2014, p. 103) que a NR-29 “cumpre os parâmetros de segurança do trabalho internacionalmente exigidos, bem como desde sua origem, objetiva modernização dos portos e do trabalhador portuário avulso”.

O subitem 29.1.4.1 da NR-29 dispõe sobre a competência dos operadores portuários, dos empregadores, dos tomadores de serviço e do OGMO, quais sejam:

[...]

- a) cumprir e fazer cumprir esta NR no que tange à prevenção de riscos de acidentes do trabalho e doenças profissionais nos serviços portuários;
- b) fornecer instalações, equipamentos, maquinários e acessórios em bom estado e condições de segurança, responsabilizando-se pelo correto uso;
- c) cumprir e fazer cumprir a norma de segurança e saúde no trabalho portuário e as demais Normas Regulamentadoras expedidas pela Portaria MTb nº 3.214/78 e alterações posteriores;
- d) fazer a gestão dos riscos à segurança e à saúde do trabalhador portuário, de acordo com as recomendações técnicas do SESSTP e aquelas sugeridas e aprovadas pela CPATP [...] (BRASIL, 1997).

Ou seja, cabe não só ao OGMO, mas aos operadores portuários, empregadores e tomadores de serviço fazer cumprir a NR, fornecer equipamentos, instalações, maquinários, ou seja, fornecer um ambiente de trabalho saudável para os trabalhadores. Reforça-se que, como tomador de serviço nos portos organizados, temos o Operador Portuário.

Já o subitem 29.1.4.2 da NR-29 dispõe sobre a competência do OGMO, qual seja:

[...]

- a) proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, conforme previsto nesta NR;
- b) responsabilizar-se pela compra, manutenção, distribuição, higienização, treinamento e zelo pelo uso correto dos equipamentos de proteção individual – EPI e equipamentos de proteção coletiva – EPC, observado o disposto na NR-6;
- c) elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA – no ambiente de trabalho portuário, observado o disposto na NR-9;
- c) elaborar e implementar o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO, abrangendo todos os trabalhadores portuários, observado o disposto na NR-7 (BRASIL, 1997).

Como já dito anteriormente, caberá ao OGMO promover cursos de formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, além de comprar e fornecer aos TPA os EPIs e os EPCs, de acordo com a NR-6⁴. O OGMO é competente também para elaborar

⁴ A NR-6 trata sobre o Equipamento de Proteção Individual – EPI, conceituando-o como sendo “todo dispositivo ou produto, de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção de riscos suscetíveis de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho (NR-6)

o implementar o PPRA de acordo com a NR-9⁵ e de elaborar e implementar o PCMSO, de acordo com a NR-7⁶.

Os EPIs são divididos conforme a área do corpo: EPI de proteção da cabeça, dos olhos e face, dos membros inferiores, dentre outras, conforme demonstra o Anexo I da NR-6 que trata dos EPIs (ANEXO A) e a imagem a seguir:

Figura 4 - Equipamentos de Proteção Individual (EPI)



Fonte: <https://www.institutosc.com.br/web/blog/seguranca-do-trabalho-uso-de-epis-reduz-consideravelmente-risco-de-acidentes>.

A NR-29 cuidou também de discorrer sobre a competência dos trabalhadores, quais sejam:

[...]

- a) cumprir a presente NR bem como as demais disposições legais de segurança e saúde do trabalhador;
- b) informar ao responsável pela operação de que esteja participando as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação;
- c) utilizar corretamente os dispositivos de segurança, EPI e EPC, que lhes sejam fornecidos, bem como as instalações que lhes forem destinadas (BRASIL, 1997).

Isso significa que, de nada adianta o OGMO, os operadores portuários, os empregadores e os tomadores de serviço cumprirem suas atribuições se os trabalhadores também não ajudarem cumprindo as suas obrigações, como a de utilizar de forma correta os EPIs e EPCs fornecidos, informar sobre avarias ou deficiências constatadas durante o serviço que possam causar acidentes, além de cumprir a NR e as outras normas relativas à saúde e segurança do trabalhador, como diz Silva (2017, p. 239):

⁵ A NR-9 trata sobre o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA, que visa “à preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tendo em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais” (NR-9).

⁶ A NR-7 trata sobre o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO, que tem o “objetivo de promoção e preservação da saúde do conjunto dos seus trabalhadores” (NR-7).

Assim como os empregadores – no caso, os operadores portuários – os trabalhadores têm a obrigação de garantir um ambiente de trabalho seguro e saudável. O empregado também precisa zelar pela própria segurança e qualidade de vida no trabalho, bem como ser responsável em relação à saúde dos colegas.

Além disso, uma das determinações mais importantes previstas na NR-29 foi a criação do Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário (SESSTP), que tem como atribuição inspecionar as embarcações, identificando as condições de segurança nos equipamentos e acessórios que serão utilizados pelos Trabalhadores Portuários. A criação deste órgão visa “impedir ou diminuir substancialmente a ocorrência de acidentes fatais ou mutiladores no âmbito do trabalho portuário” (STEIN, 2002, p. 116).

Figura 5 - Trabalhadores utilizando EPI na operação



Fonte: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/busca-por-qualificacao-na-area-portuaria-cresce-76-em-paranagua>

O item 29.2.1.1 da NR-29 dispõe que há um dimensionamento mínimo do SESSTP que todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deveria ter, de acordo com o Quadro I disposto a seguir:

Quadro 1 - Dimensionamento mínimo do SESSTP

Prof. especializados	Números de Trabalhadores			
	20 - 250	251 - 750	751 - 2000	2001 - 3500
Engenheiro de Segurança	--	01	02	03
Técnico de Segurança	01	02	04	11
Médico do Trabalho	--	01 *	02	03
Enfermeiro do Trabalho	--	--	01	03
Auxiliar Enf. Do Trabalho	01	01	02	04

* horário parcial 3 horas.

Fonte: NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário

Além disso, os itens 29.2.2, 29.2.2.1 e 29.2.2.2 dispõem sobre a Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário – CPATP, onde o OGMO, os empregadores e as instalações portuárias de uso privativo são obrigados a organizar o CPATP que tem o objetivo de “observar e relatar condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir até eliminar ou neutralizar os riscos existentes, bem como discutir os acidentes ocorridos”, afim de solicitar medidas que possam prevenir acidentes semelhantes, além de orientar os trabalhadores sobre os riscos de acidentes e sobre a prevenção dos mesmos (BRASIL, 1997).

3.3.4 Comissão Paritária de Solução de Litígios

O artigo 37 da Lei nº 12.815/13 dispõe que “deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35” (BRASIL, 2013).

A Comissão Paritária tem como objetivo

[...] zelar e aplicar as normas disciplinares que regem a relação capital/trabalho que originam a execução da operação portuária dentro de determinada área das instalações portuárias, na área do porto organizado (SILVA, 2017, p. 220).

Ela é composta de representantes dos operadores e dos trabalhadores, com o objetivo de solucionar conflitos entre essas partes, procurando soluções locais entre os principais interessados na atividade portuária, visando assegurar a continuidade e a confiabilidade da operação do porto.

O §1º da Lei nº 12.815/13 diz que, “em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais”, devendo então os árbitros serem “escolhidos de comum acordo entre as partes”, como diz o §3º da referida lei. Além disso, o §2º diz que, “firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes” (BRASIL, 2013).

O infrator deve toma ciência do ato por ele praticado, por meio de notificação, sendo a ele garantido um prazo para defesa e podendo ele também comparecer ao julgamento. Além disso, poderá haver intervenção do advogado de defesa, inclusive no julgamento (SILVA, 2017).

Os árbitros serão escolhidos de comum acordo entre as partes, como dito anteriormente, podendo a arbitragem ser decidida por apenas um árbitro ou, se for da vontade das partes, cada parte indica um árbitro diferente, mas, nesse último caso, deverá haver a indicação de um terceiro árbitro para que, caso não haja um consenso no julgamento, este

terceiro poderá desempatar. Geralmente este terceiro árbitro indicado preside a “Comissão de Arbitragem” também chamada de “Corte Arbitral” (SILVA, 2017).

O §4º do art. 37 da Lei nº 12.815/13 diz ainda que essas ações que diem respeito aos créditos da relação de trabalho avulso “prescrevem em 5 anos até o limite de 2 anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra” (BRASIL, 2013).

3.3.5 Treinamentos e Formação dos Trabalhadores Portuários Avulsos

Uma das finalidades do OGMO previstas no art. 33, inciso II, alínea “a” da Lei nº 12.815/13 é 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” (BRASIL, 2013). Para que seja feita essa formação profissional e treinamentos, o OGMO poderá se utilizar de cursos profissionalizantes de diversas instituições, como os da Marinha do Brasil que, por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC) administra o Ensino Profissional Marítimo (EPM) (CARVALHO; COSTA, 2015).

Em 9 de setembro de 2015, foi editada a Portaria nº 276 pela DPC, que “aprova as Normas da Autoridade Marítima para o Ensino Profissional Marítimo – Portuários e Atividades Correlatas” (BRASIL, 2015). Essa portaria é conhecida como NORMAM – 32/DPC.

A NORMAM – 32 dispõe sobre as normas para o ensino marítimo, discorrendo sobre o Sistema do Ensino Profissional Marítimo para Portuários (SEPM), falando sobre o EPM, sobre o Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM), além de dispor sobre como deverá ser feito o ensino profissional marítimo e todas as regras sobre cada um dos cursos a serem ofertados.

O EPM está disposto no capítulo 2 da NORMAM – 32. O item 2.1 diz que o curso “deve ser considerado como o processo de disseminação de conhecimentos e informações indispensáveis à preparação para o exercício profissional”. Além disso, “os cursos poderão incluir, em seus currículos, estágio com as operadoras portuárias ou prática em simuladores, visando dar ao aluno as habilidades necessárias ao exercício da função”. No caso de haver a necessidade de realizar aulas práticas em simuladores, o OGMO é o responsável por procurar “[...] parceria com os operadores potencialmente beneficiados pela formação do profissional” (BRASIL, 2015).

Os cursos do EPM são classificados pela NORMAM – 32 em seu item 2.2 como sendo cursos de formação⁷, aperfeiçoamento⁸, atualização⁹, especial¹⁰, expedito¹¹ e avançado¹².

O item 2.8.4 da NORMAM – 32 dispõe que o Curso Básico do Trabalhador Portuário (CBTP) será obrigatório para aqueles trabalhadores que ingressaram após o ano de 2005 e será recomendável para aqueles que ingressaram antes de 2005 e que possam comprovar o efetivo exercício de suas funções nos últimos 10 (dez) anos.

Em relação à carga horária dos cursos do EPM, o item 2.12 da NORMAM – 32/DPC dispõe que quando os cursos são realizados no período diurno, a carga horária diária máxima é de 7 (sete) horas e quando realizados no período noturno, será de 4 (horas), com exceção dos cursos Básicos de Inglês Técnico e Avançado de Inglês Técnicos, que terão carga horária diária máxima de 3 (três) horas e mínima de 2 (duas) horas.

É recomendado que logo após a realização dos cursos operacionais, os OGMOS promovam estágios supervisionados para que haja uma maior fixação dos conteúdos apresentados nas aulas. A carga horária desses estágios supervisionados está prevista no item 4.12, conforme tabela abaixo:

Tabela 1 - Carga Horária dos estágios supervisionados

EQUIPAMENTO REAL	C.H.M.*
Empilhadeira de Pequeno Porte	20 horas
Empilhadeira de Grande Porte	24 horas
Retroescavadeira e Escavadeira Hidráulica	24 horas
Trator e Pá-carregadeira	24 horas
Ponte Rolante	32 horas
Transtêiner	32 horas
Guindaste de Bordo	32 horas
Guindaste de Terra	32 horas
Portêiner	40 horas
Guindaste Móvel (MHC)	40 horas

*C.H.M. – carga horária mínima

Fonte: NORMAM - 32

⁷ **Formação:** preparar pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às atividades de movimentação de carga nos portos;

⁸ **Aperfeiçoamento:** ampliar os conhecimentos necessários ao desempenho dos cargos e ao exercício das funções e ocupações peculiares às atividades portuárias;

⁹ **Atualização:** proporcionar conhecimentos, visando adequar o profissional às exigências do avanço tecnológico;

¹⁰ **Especial:** preparar os portuários para atividades que exijam qualificações específicas e não conferidas por cursos de outras modalidades;

¹¹ **Expedito:** promover a habilitação técnico-profissional dos portuários conforme a necessidade do serviço; e

¹² **Avançado:** preparar os portuários para o exercício de cargos e funções na administração e gerência técnica de órgãos e empresas vinculadas ao transporte marítimo.

O item 4.12.1 fala que esse estágio supervisionado poderá ser realizado em simuladores de equipamentos portuários, e nesse caso, a carga horária recomendada poderá ser dividida em 70% da carga horária no simulador e 30% no equipamento real.

Já o capítulo 3 da NORMAM – 32 dispõe sobre o Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM), onde diz que o PREPOM tem o propósito de divulgação da programação dos cursos, exames e estágios do EPM, além de constar também, “informações específicas sobre os cursos e estágios, [...] respeitados os recursos financeiros disponíveis”.

O anexo F da NORMAM – 32/DPC mostra uma tabela dos pré-requisitos dos cursos do EPM e no final algumas observações sobre os pré-requisitos. O item 1 das observações dispõe que:

Para os TPA registrados ou cadastrados no sistema OGMO, que comprovem o efetivo exercício de suas funções nos últimos dez anos, a certificação nesse curso é recomendável, e obrigatória para os TPA que ingressaram no sistema após 2005 e que não comprovem o efetivo exercício de suas funções nos últimos dez anos (BRASIL, 2015).

Esses cursos de qualificação serão ofertados de acordo com a necessidade de cada porto. Com isso, é possível perceber que o OGMO é um órgão de extrema importância para a categoria dos TPAs, pois além de oferecer os treinamentos, capacitação e por ser responsável por repassar as remunerações dos TPAs, é o órgão que tem a competência de manter o cadastro desses trabalhadores e de convocar esses trabalhadores para os serviços que o operador portuário precisa.

4 CONTRATAÇÃO DE TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DENTRO E FORA DO OGMO

Quando um navio atraca no porto, o operador portuário requisita ao OGMO a mão de obra que será necessária para realizar a operação. Então o OGMO lança um edital com as especificações de cada serviço que está sendo requisitado para que os TPAs possam se inscrever ou não para as vagas e, com isso, serem convocados. Assim do momento que o TPA é convocado para um serviço, ele já estará à disposição do operador portuário e será a ele subordinado enquanto durar a prestação do serviço. Porém, a discussão começa quando não há nenhum TPA interessado nas vagas ofertadas pelo OGMO no Edital.

Com o advento da Lei nº 12.815/13, que revogou a Lei nº 8.630/93, surgiu essa discussão a respeito da interpretação dessas leis no que se refere à contratação da mão de obra de trabalhador portuário registrado no OGMO, mais precisamente em relação aos serviços de capatazia e bloco, ou seja, quando os serviços de capatazia e bloco forem ofertados mediante Edital publicado pelo OGMO e não houver nenhum TPA cadastrado ou registrado no OGMO interessado, o operador deverá buscar obrigatoriamente um trabalhador de dentro do OGMO ou essas leis abrem margem para que o mesmo procure fora do OGMO?

4.1 Vinculação Prioritária

Na época em que a Lei nº 8.630/93 ainda estava vigente, essa discussão a respeito da contratação de TPA registrado no OGMO não existia, visto que o artigo 26, parágrafo único da referida lei era interpretado juntamente com o artigo 3º, item 2 da Convenção nº 137 da OIT, que diz que “os portuários matriculados terão prioridade para a obtenção de trabalho nos portos” (BRASIL, 1973). Com isso, não haveria dúvidas de que a contratação dos TPA's, no que diz respeito aos serviços de capatazia e bloco, era prioritária e, caso não houvesse interessados no serviço que seria ofertado pelo OGMO, seria possível a contratação de trabalhador não registrado no OGMO.

Em um dos julgados do TST, o mesmo afirma que deve-se levar em conta o princípio da continuidade do serviço público já que a atividade portuária é um serviço público, não podendo, o operador portuário, deixar de exercer alguma atividade quando não houver trabalhador de capatazia e bloco registrado no OGMO, sabendo que existem trabalhadores que não são registrados no órgão gestor mas que podem, plenamente, realizar o mesmo serviço, *in verbis*:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. SERVIÇO DE CAPATAZIA E BLOCO. VÍNCULO DE EMPREGO POR PRAZO INDETERMINADO. TRABALHADORES PORTUÁRIOS REGISTRADOS NO OGMO. PRIORIDADE. PROVIMENTO. Por prudência, ante possível afronta aos artigos 26, parágrafo único, da Lei nº 8.630/93 e 3º, 2, da Convenção nº 137 da OIT, o destrancamento do recurso de revista é medida que se impõe. Agravo de instrumento a que se dá provimento. RECURSO DE REVISTA. SERVIÇO DE CAPATAZIA E BLOCO. VÍNCULO DE EMPREGO POR PRAZO INDETERMINADO. TRABALHADORES PORTUÁRIOS REGISTRADOS NO OGMO. PRIORIDADE. PROVIMENTO. O artigo 26, parágrafo único, da Lei nº 8.630/93, da então chamada Lei dos Portos, estabelecia restrição para a contratação de trabalhadores portuários com vínculo de emprego e por prazo indeterminado. Fixava que para as atividades de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações, somente trabalhadores registrados no OGMO poderiam ser contratados, não incluindo nesse rol aqueles que desempenhavam serviço de capatazia e bloco. O supracitado dispositivo, contudo, era interpretado juntamente com as disposições contidas na Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), incorporada ao ordenamento jurídico pátrio por meio do Decreto nº 1.574/95, cuja redação do artigo 3º, 2, estabelecia que a contratação para os serviços portuários deveria ser prioritariamente de trabalhadores registrados. Assim, da interpretação sistemática das duas normas, o entendimento firmado por esta Corte Superior foi de que a contratação para os serviços portuários de capatazia e bloco, com vínculo de emprego e por tempo indeterminado, devia se dar pela ordem de prioridade aos trabalhadores registrados no OGMO, não havendo exclusividade na admissão. Somente quando não encontrados trabalhadores inscritos no OGMO é que se poderia contratar os não registrados naquele órgão. Precedentes. Na hipótese dos autos, o egrégio Colegiado Regional manteve a sentença que determinou a obrigatoriedade de a autora, ao contratar trabalhadores portuários, com vínculo de emprego por prazo indeterminado, para as atividades de capatazia e bloco, fazê-lo entre os que estejam registrados ou cadastrados no OGMO, estabelecendo, com isso, exclusividade na contratação e não somente preferência. Como à época do proferimento do acórdão regional vigia a Lei nº 8.630/93, forçoso concluir que a citada decisão ofendeu o artigo 26, parágrafo único, da mencionada lei, bem como o artigo 3º, 2, da Convenção nº 137 da OIT. **Oportuno salientar que com a entrada em vigor da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, a Lei nº 8.630/93 foi revogada *in totum*, tendo o texto do novel diploma legal estabelecido, expressamente, que a contratação com vínculo de emprego e por prazo indeterminado para a prestação de serviços portuários, inclusive para as atividades de capatazia e bloco, somente pode ser de trabalhadores registrados. É o que diz a redação do artigo 40, § 2º, da nova lei dos portos (Lei nº 12.815/2013). Contudo, mesmo diante da alteração procedida na legislação, não há como, em todas as circunstâncias, adotar-se a literalidade da lei que estabelece a obrigatoriedade de contratação exclusiva de trabalhadores registrados. Isso porque, a prevalecer sempre o critério da exclusividade, no caso concreto, em que não fossem encontrados trabalhadores registrados no OGMO, simplesmente estar-se-ia inviabilizando o negócio do operador portuário, o qual não poderia valer-se de trabalhadores não registrados para a continuidade de suas atividades. Para o caso, tem-se como perfeitamente aplicável a teoria da derrotabilidade (*defeasibility*), segundo a qual o magistrado poderá, excepcionalmente, superar o texto formal da lei para resolver um caso concreto, cuja hipótese em abstrato o legislador, ao editar a norma, não considerou.** Para a circunstância, afastam-se os efeitos da lei na situação concreta e aplica-se determinado princípio, sem que isso implique declaração de nulidade da norma afastada, a qual permanece válida e eficaz para outras situações que se amoldam ao texto legal. Na espécie, não se pode olvidar que a atividade portuária trata-se de um serviço público, cuja exploração, por força do artigo 21, XII, "f", da Constituição Federal, cabe à União, diretamente ou por meio de terceiros, mediante autorização, concessão ou permissão. Em sendo assim, há que levar em conta no caso concreto o princípio da continuidade do serviço público, cuja exploração se faz pela operadora portuária, a qual não pode deixar de exercer suas atividades quando não houver disponibilidade

de trabalhadores do serviço de capatazia e bloco registrados no OGMO e, por outro lado, existirem trabalhadores correlatos sem inscrição no mencionado órgão gestor de mão de obra. Recurso de revista de que se conhece e a que se dá provimento. (TST - RR - 224-10.2010.5.02.0000 , Relator Ministro: Guilherme Augusto Caputo Bastos, Data de Julgamento: 19/10/2016, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 28/10/2016) (grifo nosso)

Como diz o referido Recurso de Revista do TST, considerando a atividade portuária como um serviço público, deve-se levar em consideração o princípio da continuidade do serviço público que, ao proibir o operador portuário de contratar trabalhadores que não estivessem registrados no OGMO, se estaria inviabilizando o seu negócio, dificultando, assim, a prestação do serviço público. Carvalho Filho (2014), fala que o princípio da continuidade dos serviços públicos:

Os serviços públicos buscam atender aos reclamos dos indivíduos em determinados setores sociais. Tais reclamos constituem muitas vezes necessidades prementes e inadiáveis da sociedade. A consequência lógica desse fato é a de que não podem os serviços públicos ser interrompidos, devendo, ao contrário, ter normal continuidade (CARVALHO FILHO, 2014, p. 36).

Ou seja, impedir a contratação de trabalhadores não registrados no OGMO poderia interromper os serviços públicos ofertados pelos operadores portuários, indo de encontro ao que descreve o princípio da continuidade dos serviços públicos. Porém, defender a vinculação prioritária, não significa que haverá declaração de nulidade do dispositivo da Lei nº 12.815/13, mas haverá tão somente o afastamento dos efeitos dessa lei no caso concreto em discussão, permanecendo a norma válida e eficaz para outras situações.

Em 2014, o TRT também decidiu se manifestar acerca desse assunto, onde o mesmo falou que a exclusividade na contratação de trabalhador portuário avulso só deveria prevalecer quando houvesse TPA registrado no OGMO interessado em ocupar as vagas ofertadas. Porém, caso não houvesse interessados e sobrassem vagas para o serviço, seria possível a contratação de trabalhadores não registrados no OGMO, mostrando, assim, a preferência do tribunal pela contratação prioritária, conforme demonstra o Recurso Ordinário abaixo:

TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO. CONFERENTE DE CARGA. EDITAL DE CONTRATAÇÃO A VÍNCULO DE EMPREGO POR PRAZO INDETERMINADO. VALIDADE. Em que pese a Nova Lei dos Portos tenha estabelecido que a contratação de trabalhadores portuários por prazo indeterminado com vínculo de emprego "será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados", entendo que o art. 40, § 2º, da Lei n. 12.815/2013 deve ser interpretado à luz do que dispõe o art. 3, item 2, da Convenção n. 137 da OIT. Na verdade, essa exclusividade deve prevalecer somente quando houver trabalhadores portuários registrados ou matriculados OGMO interessados em ocupar as vagas disponíveis para contratação por vínculo de emprego, entretanto, facultando-se a contratação de trabalhadores fora do sistema do OGMO na hipótese de remanescerem vagas. **Com efeito, a contratação dos trabalhadores portuários registrados e matriculados deve ser prioritária - e não exclusiva. Caso**

contrário, estar-se-ia ferindo a livre iniciativa, um dos fundamentos da República (art. 1º, IV, da CR), bem como o direito constitucional ao livre exercício do trabalho (art. 5º, XIII, da CR). Portanto, o Edital n 09/2014, ao prever a possibilidade de buscar trabalhadores do mercado de trabalho caso não preenchidas as vagas, respeita a ordem prioritária de contratação dos trabalhadores vinculados ao OGMO.

(TRT-12 - RO: 00006974320145120043 SC 0000697-43.2014.5.12.0043, Relator: JOSE ERNESTO MANZI, SECRETARIA DA 1A TURMA, Data de Publicação: 08/02/2017) (grifo nosso)

Com isso, pode-se afirmar, de acordo com o Recurso Ordinário acima, que, o art. 40, §2º da Lei nº 12.815/13 deverá ser interpretado juntamente com o art. 3, item 2 da Convenção nº 137 da OIT e, caso não houvesse a possibilidade de contratar Trabalhadores Portuários não registrados no OGMO, haveria uma ofensa aos princípios constitucionais da livre iniciativa e do livre exercício do trabalho, assim como mostra o Recurso Ordinário em Dissídio Coletivo abaixo:

DISSÍDIO COLETIVO DE NATUREZA JURÍDICA - PORTUÁRIOS - EXEGESE DO PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 26 DA LEI 8.630/93 À LUZ DA CONVENÇÃO 137 DA OIT - POSSIBILIDADE DE CONTRATAÇÃO DOS TRABALHADORES EM CAPATAZIA E BLOCO SEM NECESSIDADE DE REGISTRO NO OGMO, MAS DANDO-SE PRIORIDADE AOS REGISTRADOS.

1. O presente dissídio coletivo de natureza jurídica tem como escopo primordial obter pronunciamento do Judiciário Laboral em torno da exegese do art. 26 e seu parágrafo único da Lei 8.630/93.

2. O parágrafo único do art. 26 é de clareza solar ao não mencionar capatazia e bloco dentre as modalidades que devem ser contratadas aproveitando trabalhadores registrados no OGMO. Essa é a interpretação literal do dispositivo, método próprio de aplicação das normas, cuja clareza redacional faz exsurgir seu sentido pleno da simples leitura do texto, sem maiores perquirições ou dúvidas, na esteira do brocardo-in claris cessat interpretatio-.

3. Sob o prisma da técnica legislativa e interpretação histórica, se fosse intenção do legislador exigir o registro de todos os trabalhadores portuários no OGMO, teria simplesmente mencionado, no parágrafo único do art. 26,-os trabalhadores portuários referidos no caput deste artigo-ou então nem sequer teria previsto um parágrafo único, já que, sendo a disciplina jurídica comum a todas as modalidades de trabalho portuário, bastava que no caput do art. 26 se dissesse, ao final,-contratados exclusivamente dentre os trabalhadores avulsos registrados-. Assim, a existência de um parágrafo único ao art. 26, e com rol diferenciado de modalidades de trabalhadores, está a gritar que as modalidades não elencadas no parágrafo único têm disciplina jurídica diversa quanto à contratação.

4. Sob o prisma teleológico, a lei dos portos visou a modernizar e baratear o custo operacional dos portos brasileiros, através da introdução de tecnologia que, necessariamente, acaba por substituir o trabalho preponderantemente braçal pelo trabalho operacional de máquinas. Até o momento não foi regulamentado o art. 7º, XXVII, da CF, que visa a proteger o trabalhador em face da automação. No entanto, a ausência de promulgação da lei que regulamenta o preceito constitucional não autoriza a manutenção das técnicas e modelos antigos de gerenciamento e funcionamento dos portos.

5. Assim, o sistema anterior à Lei 8.630/93 era o da intermediação dos sindicatos na contratação dos trabalhadores avulsos, tendo em vista que a forma de prestação de serviços, com engajamento temporário em cada navio aportado, sem empregador permanente, recomendava a concentração numa entidade para a cobrança do preço pelo serviço prestado e o rateio do produto entre os trabalhadores engajados.

6. Se, nos primórdios da navegação comercial, as embarcações levavam seus próprios estivadores, para carga e descarga da mercadoria nos portos, a evolução

posterior, visando à redução dos custos, foi a de contratar o pessoal dos portos para essas fainas, reduzindo a tripulação dos navios mercantes.

7. Ora, no momento em que se distingue fundamentalmente o serviço de capatazia, ligado à movimentação, em terra, das mercadorias nas instalações portuárias (art. 57, § 3º, I), do serviço de estiva (art. 57, § 3º, II), ligado à movimentação das mercadorias dentro das embarcações, tem-se uma sinalização para o critério (odiscrimen) utilizado para dar tratamento diferenciado a essas modalidades: o OGMO, como órgão que substituiu o sindicato na gestão da mão-de-obra portuária, serve, basicamente, para concentrar e administrar a utilização da mão-de-obra para as atividades realizadas nos navios, cujos armadores são variados e onde a relação de trabalho é temporária.

8. Já os trabalhos de capatazia, realizados nos armazéns e instalações portuárias, podem ser contratados por um único operador portuário, em regime contratual de prazo indeterminado, nos moldes comuns aos demais trabalhadores regidos pela CLT, uma vez que provêm das antigas Companhias Docas, onde eram funcionários com vínculo permanente.

9. Finalmente, tendo a Convenção 137 da OIT se tornado direito interno mediante sua ratificação pelo Brasil com o Decreto 1.574/95, lança luz nova sobre a questão em exame, quando recomenda que o trabalhador portuário tenha emprego permanente e seja contratado prioritariamente dentre aqueles registrados no posto.

10. Assim, é de se acolher o presente dissídio coletivo de natureza jurídica, para declarar que **não estão os operadores portuários obrigados a contratar apenas trabalhadores portuários avulsos que sejam registrados no OGMO no que diz respeito às modalidades de trabalho em capatazia e bloco, devendo, no entanto, dar prioridade aos trabalhadores registrados.** Recurso ordinário provido em parte (TST - RODC 2017400752004502 2017400-75.2004.5.02.0000, Relator: Ives Gandra Martins Filho, Data de Julgamento: 16/08/2007, Seção Especializada em Dissídios Coletivos, Data de Publicação: DJ 22/02/2008. Grifo nosso).

Com isso, o Recurso Ordinário em Dissídio Coletivo acima descrito deixa claro que os operadores não são obrigados a contratar somente os trabalhadores registrados no OGMO, defendendo que a contratação de TPAs da capatazia e bloco registrados no OGMO deve ser feita de forma prioritária dentre os trabalhadores registrados.

Em 2009, o TST mostrou novamente que o operador portuário poderá requisitar mão de obra de fora do OGMO, desde que haja prioridade na contratação dos trabalhadores de dentro do OGMO:

PORTUÁRIOS. CONTRATAÇÃO DE TRABALHADORES EM CAPATAZIA POR PRAZO INDETERMINADO NÃO REGISTRADOS NO OGMO. ART. 26, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI 8.630/1993.

O parágrafo único do art. 26 da Lei 8.630/1993, diversamente do caput, não relacionou a atividade de capatazia entre aquelas para cuja contratação por prazo indeterminado instituiu a reserva de mercado. O Tribunal Superior do Trabalho, no julgamento do Dissídio Coletivo de natureza jurídica (TST- DC-174.611/2006-000-00-00.5, Rel. Ministro Brito Pereira, DJ 11/9/2007), interpretando o parágrafo único do art. 26 da Lei 8.630/1993, afirmou a licitude da contratação com vínculo empregatício e por tempo indeterminado de trabalhadores em capatazia, pelos operadores portuários, condicionada, apenas à observância da prioridade daqueles portuários avulsos registrados e cadastrados. E que, uma vez remanescendo vaga das oferecidas, poderá o operador portuário recrutar fora do sistema do OGMO. Portanto, o parágrafo único do art. 26 não garante exclusividade dos trabalhadores avulsos registrados e cadastrados para contratação por prazo indeterminado (TST – RR: 1245003420035170003 124500-34.2003.5.17.0003, Relator: João Batista Brito

Pereira, Data de Julgamento: 19/08/2009, 5ª Turma, Data de Publicação: 28/08/2009).

Além disso, com a ratificação da Convenção nº 137 da OIT pelo Brasil, deverá então ser levado em consideração o texto da referida convenção, que defende que a contratação dos trabalhadores deverá ser prioritária, não obrigando os operadores a contratar trabalhadores registrados.

RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO ANTES DA EDIÇÃO DA LEI Nº 13.015/14. CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE CAPATAZIA COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO. PRIORIDADE AOS TRABALHADORES CADASTRADOS JUNTO AO OGMO. ARTIGO 26, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI Nº 8.630/93, E DA CONVENÇÃO 137 DA OIT. É incontroverso nos autos a contratação, pela reclamada, de trabalhadores não inscritos no OGMO, bem como que, não obstante tratar-se de terminal privativo, a reclamada estaria situada dentro da área do porto organizado, onde o trabalho portuário é gerido pelo OGMO. Nesse contexto, e de acordo com a jurisprudência desta Corte, a contratação deve alcançar trabalhadores fora do sistema, desde que oferecidas aos portuários registrados e cadastrados no OGMO, prioritariamente, as vagas existentes e não preenchidas pelos trabalhadores inscritos. Recurso de Revista conhecido e provido parcialmente.

(TST - RR: 566004120075020446, Relator: Maria Helena Mallmann, Data de Julgamento: 25/02/2015, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 06/03/2015).

O TST, em 2015, por meio do Recurso de Revista acima, decidiu por defender a contratação prioritária dentre os cadastrados no OGMO, dizendo que, por se tratar de um serviço a ser realizado dentro da área do porto organizado, deverá ser dada prioridade aos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO, porém, essa contratação poderá sim alcançar trabalhadores de fora do sistema, ou seja, trabalhadores não cadastrados no OGMO.

Em agosto de 2018, o TST publicou um Agravo de Instrumento em Recurso de Revista que também foi pelo caminho da vinculação prioritária, *in verbis*:

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO ANTES DA LEI Nº 13.015/2014. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRABALHADORES PORTUÁRIOS. SERVIÇOS DE CAPATAZIA E BLOCO. CONTRATAÇÃO POR TEMPO INDETERMINADO E COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO. PRIORIDADE CONFERIDA AO TRABALHADOR PORTUÁRIO INSCRITO NO OGMO. DANO MORAL COLETIVO.

Esta c. 6ª Turma, em sua maioria, entende que a Lei 8.630/93 ao prever que a contratação dos trabalhadores portuários por tempo indeterminado e com vínculo empregatício deve ser realizada de forma prioritária entre portuários avulsos registrados no OGMO não incluiu os trabalhadores em capatazia e bloco. Isso porque o caput do artigo 26 da Lei 8.630/93 encerra a regra maior, que é a da forma de contratação de trabalhadores portuários nos portos organizados e instalações portuárias: contratação de trabalhadores portuários com vínculo de emprego e de trabalhadores portuários avulsos para as tarefas de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações. O parágrafo único do art. 26 encerra a regra menor, de que apenas a contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, é que será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados no Órgão Gestor, não incluindo nessa regra de exclusividade os portuários de capatazia e bloco. Nesse sentido, não se pode estabelecer a interpretação extensiva ou

ampliativa quando a lei alinhou, expressamente, as funções de portuários que deveriam ser contratadas exclusivamente dentro do sistema do OGMO, não inserindo as de capatazia e bloco nesta exigência. Também não seria possível contemporizar com a interpretação de que somente seriam contratados os trabalhadores avulsos de capatazia e bloco fora do sistema, se faltantes os registrados no OGMO. O âmbito normativo do parágrafo único do art. 26 da Lei 8.630/93 não poderia abranger tal interpretação, porque nele nem mesmo foram citados os trabalhadores de capatazia e bloco, de forma que não há preferência exigível na contratação e que deva ser observada pelo aplicador da lei. Assim, ao decidir que, em relação à capatazia e bloco, "não há como ampliar a regra do parágrafo único do art. 26 da Lei nº 8.630/93, para impedir a contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado de trabalhadores de capatazia e bloco que não estejam entre os registrados junto ao OGMO", o eg. Tribunal Regional não afrontou a literalidade dos artigos 26, caput e parágrafo único, 27, 57 e 70 da Lei 8.630/93. Quanto ao dano moral coletivo, o Ministério Público não conseguiu desconstituir os fundamentos do despacho agravado. Agravado de instrumento de que se conhece e a que se nega provimento (TST – AIRR 518001120075020303, Data de Julgamento: 06/06/2018, Data de Publicação: DEJT 31/08/2018).

Ou seja, conforme jurisprudência do TST, se o art. 26 da Lei nº 8.630/93 nem mesmo cita os trabalhadores de capatazia e bloco, não há como ampliar a interpretação de forma a abarcar tais trabalhadores e impedir a contratação dos que não estiverem registrados no OGMO, ou seja, poderá, sim, contratar trabalhadores de fora do OGMO para prestar os serviços de capatazia e bloco, havendo, então, uma contratação prioritária dentre os registrados no órgão gestor de mão de obra.

4.2 Vinculação Exclusiva

Em contrapartida, há também julgados do TST a favor da contratação exclusiva de Trabalhadores Portuários avulsos, se utilizando da interpretação do art. 40, §2º da Lei nº 12.815/2013, que dispõe que a contratação de Trabalhadores Portuários, incluindo os serviços de capatazia e bloco, “será feita exclusivamente dentre Trabalhadores Portuários avulsos registrados” (BRASIL, 2013).

Porém, de acordo com o julgado abaixo transcrito, o TST entende que a obrigação da contratação de TPA, com o advento da Lei nº 12.815/13, passou de prioritária para exclusiva, ou seja, toda contratação feita a partir da vigência da nova lei deve ser feita apenas e tão somente entre os trabalhadores que são registrados no OGMO, sob pena de pagamento de multa caso haja descumprimento dessa obrigação.

RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. PRELIMINAR DE NULIDADE DO ACÓRDÃO REGIONAL POR NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. Deixa-se de analisar a preliminar de nulidade por negativa de prestação jurisdicional, nos termos do artigo 249, § 2º, do CPC/73 (artigo 282, § 2º, do atual CPC), por possível decisão favorável aos recorrentes. TRABALHADOR PORTUÁRIO. ESTIVA. CONTRATAÇÃO

COM VÍNCULO DE EMPREGO POR TEMPO INDETERMINADO DE TRABALHADORES NÃO CADASTRADOS OU REGISTRADOS NO OGMO. IMPOSSIBILIDADE. ARTIGO 26, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI Nº 8.630/93. CONVENÇÃO Nº 137 DA OIT. ARTIGO 40, § 2º, DA LEI Nº 12.815/2013 (NOVA LEI DOS PORTOS). A discussão está cingida à possibilidade de contratação, com vínculo permanente, de trabalhadores portuários de estiva sem registro ou cadastro no OGMO por operador portuário. Com efeito, a jurisprudência desta Corte vem se sedimentando no sentido de que, interpretando-se o artigo 26, parágrafo único, da Lei nº 8.360/93 em face da Convenção nº 137 da OIT, o operador portuário deve contratar, com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador portuário de estiva que estiver devidamente cadastrado ou registrado no OGMO. Ademais, vale destacar que, por se tratar esta lide de uma relação jurídica continuativa, com efeitos futuros, sobre ela incide também no seu respectivo período de vigência, **a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**, que regula a exploração pela União de portos e instalações portuárias bem como as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e que revogou a Lei nº 8.630/1993. No pertinente ao caso ora em análise, verifica-se que a referida Lei nº 12.815/2013, **ao tratar da questão da contratação do trabalho portuário, pôs fim à questão em debate nestes autos, pois dispõe, expressamente, que os trabalhadores portuários contratados com vínculo empregatício pelos operadores portuários, incluídos aqueles que exercem o trabalho de estiva, devem ser escolhidos entre os avulsos cadastrados e/ou registrados no OGMO. Conforme se extrai do seu artigo 40, § 2º, outra questão que ficou expressamente consagrada na nova Lei dos Portos é que essa obrigação de contratação dentre os cadastrados e registrados passou de prioritária para exclusiva, surgindo a partir da data de vigência dessa lei celeuma sobre a continuidade ou não da possibilidade de contratação de trabalhadores não registrados no OGMO, desde que fosse concedido prioridade aos cadastrados e registrados.** A Seção de Dissídios Coletivos deste Tribunal Superior recentemente enfrentou em um dissídio coletivo de natureza jurídica (e não econômica), no Processo RO-1000543-19.2014.5.02.0000, DEJT 25/09/2015, justamente a questão da interpretação sobre a exigência de exclusividade trazida pela nova Lei dos Portos, concluindo, com base em uma interpretação histórica, sistemática e até mesmo literal do artigo 40, § 2º, da Lei nº 12.815/2013, que a exegese a se atribuir a essa norma é a da imposição legal da exclusividade, ou seja, a contratação de trabalhadores portuários por prazo indeterminado deve ser realizada apenas entre aqueles que possuem registro ou cadastro no OGMO. Assim, deve ser determinado à reclamada que requisite trabalhadores habilitados e inscritos no cadastro ou registro do OGMO para o desempenho de qualquer atividade de estiva, sob pena de pagamento de multa por descumprimento de obrigação de fazer, fixada, nos limites do pedido, em R\$ 500,00 (quinhentos reais) por dia e por trabalhador escalado estranho aos quadros do OGMO, devendo esta contratação dar-se de forma exclusiva, a partir da data da vigência da Lei nº 12.815/2013, de 5/6/2013, nos termos de seu artigo 40, § 2º, ficando, em face do princípio da confiança legítima, mantidos os contratos de trabalho em curso celebrados até a data da publicação deste acórdão. Recurso de revista conhecido e provido. **INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. RECURSO DE REVISTA QUE NÃO ATENDE AO REQUISITO DISPOSTO NO ARTIGO 896, § 1º-A, INCISO I, DA CLT. AUSÊNCIA DE INDICAÇÃO DO PREQUESTIONAMENTO.** O recurso de revista foi interposto na vigência da Lei nº 13.015, de 2014, que alterou a redação do artigo 896 da CLT, acrescentando a esse dispositivo, entre outros, o § 1º-A, que determina novas exigências de cunho formal para a interposição do recurso de revista, estatuinto que, " sob pena de não conhecimento, é ônus da parte: I - indicar o trecho da decisão recorrida que consubstancia o prequestionamento da controvérsia objeto do recurso de revista; ". Na hipótese, a parte não indica, na petição do recurso de revista, os trechos da decisão recorrida em que se encontra prequestionada a matéria objeto de sua irrisignação, como ordena o art. 896, § 1º-A, inciso I, da CLT, de forma que a exigência processual contida no dispositivo em questão não foi satisfeita. Recurso de revista não o conhecido.

(TST - RR: 737020105010065, Relator: José Roberto Freire Pimenta, Data de Julgamento: 23/08/2017, 2ª Turma, Data de Publicação: DEJT 01/09/2017. Grifo nosso).

Com isso, de acordo com o julgado acima, a contratação de trabalhador portuário avulso deve ser feita de forma exclusiva a partir da vigência da Lei nº 12.815/13, sendo, entretanto, mantidos os contratos anteriormente celebrados até a data da vigência da mesma.

Um dos argumentos utilizados para defender a vinculação prioritária é de que o operador portuário, se utilizando de seus equipamentos ultramodernos de bordo e de terra para movimentar a carga, prefere se utilizar de trabalhadores de sua confiança, pois, para eles, os TPAs registrados no OGMO não são capacitados da forma correta para operar tais equipamentos.

Porém, de acordo com os incisos I e III do art. 32 da Lei nº 12.815/13, é responsabilidade do OGMO promover treinamentos e cursos de capacitação para os TPAs registrados, para que eles possam operar os equipamentos dos operadores. Além disso, o inciso II, alínea “a” do art. 22 da referida Lei diz também que é atribuição do OGMO promover a formação profissional do TPA “adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários” (BRASIL, 2013).

Por isso, pode-se afirmar que os operadores portuários têm a possibilidade de obter mão de obra qualificada dentro do sistema do OGMO, já que os trabalhadores são qualificados pelo próprio órgão gestor, não necessitando o operador criar gastos para o treinamento de outros trabalhadores que não os registrados no OGMO.

Além disso, o art. 3º, inciso III da referida lei diz que a exploração dos portos organizados deve aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país, promovendo estímulos à modernização, valorizando e qualificando a mão de obra portuária de forma a garantir uma maior eficiência na prestação dos serviços. Este inciso mostra mais um argumento de que os operadores devem buscar mão de obra exclusivamente dentre os registrados no OGMO, pois deve haver uma valorização da mão de obra ofertada pelos TPAs registrados.

Outro argumento encontrado para defender a vinculação prioritária, é de que os trabalhadores não registrados que já estão trabalhando vão ser demitidos, porém, a decisão acima afirma que essa imposição de se utilizar da vinculação exclusiva dos trabalhadores registrados só vai valer para as contratações realizadas a partir da vigência da Lei nº 12.815/13, ou seja, só vai valer a partir do dia 5 de junho de 2013, mantendo as contratações anteriores à vigência da lei.

4.3 Posição do Ministério Público do Trabalho

O Ministério Público do Trabalho, de acordo com o art. 7º do Decreto nº 1.886/1996, possui a função de fiscalizar o trabalho portuário em geral, podendo adotar medidas regulamentares no caso de haver alguma infração à lei. Em 2003, através da Procuradoria Geral do Trabalho, o MPT criou a CONATPA (Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário), “com o intuito de definir estratégias e políticas institucionais de atuação, com vistas à implementação das normas trabalhistas nacionais, no que se refere ao trabalho portuário”. Sua atuação se dá para que haja um maior equilíbrio entre o capital e o trabalho no setor portuário (CAPRARO, 2014).

O MPT se posicionou sobre o problema exposto acima em uma reunião da CONATPA, onde se manifestou pela aceitação no sentido de dar prioridade apenas aos trabalhadores avulsos registrados no OGMO.

Em regra, a contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários, inclusive de capatazia e bloco, far-se-á entre os TPAs registrados no OGMO. Após exaustivas tratativas e negociações, será possível, excepcionalmente, a contratação de TPAs cadastrados. Em casos excepcionalíssimos, comprovada a ausência de interesse de registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema, sempre por intermédio do OGMO e após treinamento pelo OGMO. Em todos os casos, a contratação deverá observar a média salarial da categoria e só poderá ser aceita mediante negociação coletiva. (Ministério Público do Trabalho. Processo PGT/CCR/PP 7343/2011. Relatora: Eliane Araque dos Santos. Brasília, 15 de agosto de 2011).

Ou seja, o MPT decidiu pela vinculação prioritária já que, caso as negociações não fossem produtivas e não houvesse interesse dos trabalhadores registrados ou cadastrados no OGMO para prestar o serviço, nesses casos excepcionalíssimos poder-se-ia contratar trabalhadores de fora do OGMO.

4.4 Posição do TST

O Tribunal Superior do Trabalho ainda não se posicionou a respeito do assunto, por esse motivo, ainda não há como dizer qual seria a melhor posição a ser tomada com base no TST, devendo então analisar o caso concreto e aplicar a decisão que melhor se adequa ao caso.

Diante disso, pode-se afirmar que o objetivo principal de toda essa discussão é garantir que a operação portuária seja realizada com segurança, tanto para os Trabalhadores Portuários Avulsos como para os demais Trabalhadores Portuários, garantindo um resultado satisfatório para os operadores portuários, para os portos e para os lugares que essas

mercadorias chegam ou vão, já que a movimentação de cargas para nos portos é de extrema importância para a economia do país.

5 CONCLUSÃO

O objetivo deste trabalho foi analisar as mudanças trazidas pela Lei nº 12.815/13 no que diz respeito à vinculação de TPAs registrados no OGMO, mais precisamente, analisar se com o surgimento da novel lei essa vinculação passou de prioritária para exclusiva ou se continuou sendo prioritária entre os registrados no OGMO.

Para isso, primeiro foi necessário analisar quem são os Trabalhadores Portuários Avulsos, como eles surgiram, além de mostrar como esses trabalhadores eram contratados, quem eram os responsáveis por organizá-los e como se dava essa organização antes e durante os serviços. Além disso, é importante destacar que, antes do surgimento da Lei nº 8.630/93, esses trabalhadores não tinham uma condição digna de trabalho e não utilizavam os Equipamentos de Proteção Individual – EPIs o que gerava uma série de acidentes de trabalho nos portos.

No tópico que fala sobre a tomada de trabalho nos Portos, se mostrou necessário analisar como se dá a tomada de trabalho tanto nos portos organizados, como nos portos privados, dando ênfase para os portos organizados, objetos do presente estudo. Constatou-se, então, que nos portos organizados a tomada de mão de obra não é celetista, ou seja, essa mão de obra é gerida por um órgão gestor, o OGMO, que é formado pelos operadores portuários, e que tem a competência de organizar os TPAs, classifica-los, além de repassar a remuneração desses trabalhadores juntamente com as verbas trabalhistas que os operadores pagam ao OGMO.

Além disso, esse órgão gestor é o responsável por manter o ambiente de trabalho saudável e seguro para todos que ali operam, além de oferecer treinamentos para esses trabalhadores operarem os mais modernos equipamentos e prestarem o serviço da melhor forma. É também de responsabilidade do OGMO o fornecimento dos EPIs e EPCs, ajudando mais ainda a manter a segurança da operação.

No último tópico, sobre a vinculação dos TPAs, houve a necessidade de dividir os argumentos favoráveis à vinculação prioritária da vinculação exclusiva. No que se refere à vinculação prioritária, pôde-se constatar que muitas decisões do TST e do TRT defendem essa ideia com o argumento de que, mesmo que a Lei 8.630/93 tenha sido revogada com o surgimento da Lei nº 12.815/13, deve-se levar em consideração a interpretação que era feita nos moldes do art. 26, parágrafo único da antiga lei juntamente com o art. 3º item 2 da Convenção nº 137 da OIT, que dizia que a vinculação deveria ser prioritária entre os trabalhadores registrados no OGMO, ou seja, caso houvesse a publicação de um edital de determinada

atividade a ser realizada no porto, deveria se dar prioridade aos trabalhadores de dentro do OGMO, ou seja, dos registrados no OGMO, mas não seria uma atividade a ser realizada exclusivamente por esses trabalhadores. Essa interpretação dava uma maior abertura ao operador portuário no que diz respeito à contratação de Trabalhadores Portuários.

Já com relação à vinculação exclusiva, as decisões do TST e do TRT que foram encontradas, defendem que a contratação dos Trabalhadores Portuários deve ser feita exclusivamente dentre os registrados no OGMO, com base no art. 40, §2º da Lei nº 12.815/13, ou seja, traz uma maior limitação ao operador portuário em relação à contratação de trabalhadores, já que somente os trabalhadores registrados poderão ser contratados para realizar as atividades de capatazia e bloco e, caso haja descumprimento dessa lei, ou seja, caso não haja uma vinculação exclusiva, o operador portuário deverá pagar uma multa pelo descumprimento, porém, todos aqueles contratos que já haviam sido celebrados até a data da vigência da lei continuam em vigor.

Além disso, por mais que ainda não exista uma decisão majoritária do TST em relação a esse assunto, o MPT já se posicionou a respeito desse tema defendendo que a vinculação dos TPAs deverá ser feita de forma prioritária, defendendo que, depois de lançado o edital, deverá ser dada prioridade aos trabalhadores registrados, caso não haja nenhum registrado interessado em prestar o serviço, em último caso poderá ser aberta a oportunidade de os operadores portuários buscarem a mão de obra fora do OGMO, sem que isso gere nenhuma multa para eles.

Em suma, pode-se afirmar que no final de tudo, independente de qual seja a posição majoritária, seja ela a favor da vinculação exclusiva, seja a favor da vinculação prioritária, o que realmente se busca com tudo isso é que haja a garantia de que todas as operações portuárias ocorram com agilidade e sejam concluídas com sucesso, mas, muito mais importante que tudo isso, é que elas sejam realizadas com segurança em relação a todos os envolvidos. Garantindo a segurança das operações nos portos, conseqüentemente elas serão mais ágeis e mais eficientes, fazendo com que o transporte marítimo e portuário cresça cada dia mais no mundo todo, ajudando a circular mais mercadorias e, assim, fazendo a economia girar cada vez mais no mundo. Isso é de extrema importância para o desenvolvimento dos países.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934.** Define os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados, uniformiza as taxas portuárias, quanto à sua espécie, incidência e denominação, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1934.
- _____. **Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.** Regula a utilização das instalações portuária e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1934.
- _____. **Consolidação das Leis do Trabalho.** 1943.
- _____. **Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965.** Dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1965.
- _____. **Projeto-Lei nº 5, de 4 de abril de 1966.** Estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos Portos Nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências. Brasília, DF: Senado, 1966.
- _____. **Convenção nº 137. Organização Internacional do Trabalho.** Convenção referente às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos. Brasília, DF: Senado, 1973.
- _____. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília: Senado, 1988.
- _____. **Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.** Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da administração Pública Federal, e dá outras providências. Brasília, DF: Senado, 1990.
- _____. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1993.
- _____. **Decreto nº 1.467, de 27 de abril de 1995.** Cria o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1995.
- _____. **Decreto nº 1.574, de 31 de julho de 1995.** Promulga a convenção nº 137, da Organização Internacional do Trabalho, sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargos nos Portos, assinada em Genebra, em 27 de junho de 1973. Brasília, DF: Senado, 1995.
- _____. **Decreto nº 1.886, de 29 de abril e 1996.** Institui o regime aduaneiro especial de exportação e de importação de bens destinados às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e de gás natural – REPETRO. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1996.

_____. **Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.** Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1996.

_____. **Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.** Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1997.

_____. **Portaria SSST nº 53, de 12 de dezembro de 1997.** Aprova o texto da Norma Regulamentadora NR-29, relativa à segurança e saúde no trabalho portuário. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 1997.

_____. **Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.** Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1998.

_____. **Manual do Trabalho Portuário e Ementário.** Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Inspeção do Trabalho, 2001.

_____. **Portaria nº 25, de 15 de outubro de 2001.** Altera a Norma Regulamentadora que trata de Equipamento de Proteção Individual – NR 6 e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 2001.

_____. **TST – RODC 2017400752004502 2017400-75.2004.5.02.0000.** Relator: Ives Gandra Martins Filho, Data de Julgamento: 16/08/2007, Seção Especializada em Dissídios Coletivos, Data de Publicação: DJ 22/02/2008.

_____. **TST – RR: 1245003420035170003 124500-34.2003.5.17.0003,** Relator: João Batista Brito Pereira, Data de Julgamento: 19/08/2009, 5ª Turma, Data de Publicação: 28/08/2009.

_____. **Ministério Público do Trabalho.** Processo PGT/CCR/PP 7343/2011. Relatora: Eliane Araque dos Santos. Brasília, 15 de agosto de 2011.

_____. **Medida Provisória nº 595, de 2012.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 2012.

_____. **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; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 2013.

_____. **Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.** Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração dos portos organizados e de instalações portuárias. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 2013.

_____. **Portaria SEP nº 111, de 07 de agosto de 2013.** Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 2013.

_____. **Resolução nº 3.274 – ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014.** Aprova a Norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 2014.

_____. **TST – RR: 566004120075020446,** Relator: Maria Helena Mallmann, Data de Julgamento: 25/02/2015, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 06/03/2015.

_____. **Portaria nº 276/DPC, de 9 de setembro de 2015.** Aprova as Normas da Autoridade Marítima para o Ensino Profissional Marítimo – Portuários e Atividades Correlatas – (NORMAM-32/DPC). Diário Oficial da União, seção 1, nº 175, 14 de setembro de 2015.

_____. **Sistema Portuário Nacional.** Secretaria Nacional de Portos. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2015. Disponível em: <>. Acesso em:

_____. **Histórico.** Secretaria Nacional de Portos. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional/historico>>. Acesso em: 29 out. 2018.

_____. **TST - RR - 224-10.2010.5.02.0000,** Relator Ministro: Guilherme Augusto Caputo Bastos, Data de Julgamento: 19/10/2016, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 28/10/2016.

_____. **TRT-12 - RO: 00006974320145120043 SC 0000697-43.2014.5.12.0043,** Relator: JOSE ERNESTO MANZI, SECRETARIA DA 1A TURMA, Data de Publicação: 08/02/2017.

_____. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017.** Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de março de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 2017.

_____. **TST - RR: 737020105010065,** Relator: José Roberto Freire Pimenta, Data de Julgamento: 23/08/2017, 2ª Turma, Data de Publicação: DEJT 01/09/2017.

_____. **Súmula 309.** Tribunal Superior do Trabalho. Vigia Portuário. Terminal Privativo. Não obrigatoriedade de requisição. Tratando-se de terminais privativos destinados à navegação de cabotagem ou de longo curso, não é obrigatória a requisição de vigia portuário indicado por sindicato. Disponível em:

<www3.tst.jus.br/jurisprudência/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_301_350.html#SUM-309>. Acesso em: 25 ago. 2018.

_____. **TST – AIRR: 518001120075020303**. Data de Julgamento: 06/06/2018, Data de Publicação: DEJT 31/08/2018.

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

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho Portuário Avulso antes e depois da lei de modernização dos portos**. São Paulo: LTr, 2005.

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

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 27. ed. rev., ampl. e atual. até 31-12-2013. São Paulo: Atlas, 2014.

COSTA, Eder Dion de Paula. **Trabalho Portuário e Modernização dos Portos: Empobrecimento e Riqueza no mesmo contexto**. Jundiaí: Paco Editorial, 2015.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 15. ed. São Paulo: LTr, 2016.

GIBERTONI, Carla Adriana C. **A Lei de Modernização dos Portos**. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 2000. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1959>. Acesso em: 29 out. 2018.

MARQUESE, Rafael de Bivar. **A dinâmica da escravidão no Brasil: Resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX**, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002006000100007>. Acesso em: 29 out. 2018.

MATOS, Hebe; ABREU, Martha. **Inventário dos Lugares de Memória do Tráfico Atlântico de escravos e da História dos Africanos Escravizados no Brasil**. Niterói: Labhoi/UFF, 2001. Disponível em: <http://www.labhoi.uff.br/sites/default/files/1_inventario_portos.pdf >. Acesso em: 29 out. 2018.

SANTOS, Hélio Antônio Bittencourt. **Curso de Direito do Trabalho**. 4. ed. São Luís: Hélio B Santos, 2010.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23. ed. rev. e atual. São Paulo: Cortez, 2007.

STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário: lei n. 8.630/93**. São Paulo: LTr, 2002.

TRINDADE, Washington Luís da. **Compêndio de direito do trabalho marítimo, portuário e pesqueiro**. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1983.

ANEXOS

ANEXO A – Lista de Equipamentos de Proteção Individual da NR 6

NORMA REGULAMENTADORA 6 - NR 6

ANEXO I

LISTA DE EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL *(alterado pela Portaria SIT/DSST 194/2010)*

A - EPI PARA PROTEÇÃO DA CABEÇA

A.1 - Capacete

- a) capacete para proteção contra impactos de objetos sobre o crânio;
- b) capacete para proteção contra choques elétricos;
- c) capacete para proteção do crânio e face contra agentes térmicos.

A.2 - Capuz ou balaclava

- a) capuz para proteção do crânio e pescoço contra riscos de origem térmica;
- b) capuz para proteção do crânio, face e pescoço contra respingos de produtos químicos;
- c) capuz para proteção do crânio e pescoço contra agentes abrasivos e escoriantes.

B - EPI PARA PROTEÇÃO DOS OLHOS E FACE

B.1 - Óculos

- a) óculos para proteção dos olhos contra impactos de partículas volantes;
- b) óculos para proteção dos olhos contra luminosidade intensa;
- c) óculos para proteção dos olhos contra radiação ultravioleta;
- d) óculos para proteção dos olhos contra radiação infravermelha.

B.2 - Protetor facial

- a) protetor facial para proteção da face contra impactos de partículas volantes;
- b) protetor facial para proteção da face contra radiação infravermelha;
- c) protetor facial para proteção dos olhos contra luminosidade intensa;
- d) protetor facial para proteção da face contra riscos de origem térmica;
- e) protetor facial para proteção da face contra radiação ultravioleta.

B.3 - Máscara de Solda

- a) máscara de solda para proteção dos olhos e face contra impactos de partículas volantes, radiação ultravioleta, radiação infravermelha e luminosidade intensa.

C - EPI PARA PROTEÇÃO AUDITIVA

C.1 - Protetor auditivo

- a) protetor auditivo circum-auricular para proteção do sistema auditivo contra níveis de pressão sonora superiores ao estabelecido na NR-15, Anexos n.º 1 e 2;
- b) protetor auditivo de inserção para proteção do sistema auditivo contra níveis de pressão sonora superiores ao estabelecido na NR-15, Anexos n.º 1 e 2;
- c) protetor auditivo semi-auricular para proteção do sistema auditivo contra níveis de pressão sonora superiores ao estabelecido na NR-15, Anexos n.º 1 e 2.

D - EPI PARA PROTEÇÃO RESPIRATÓRIA

D.1 - Respirador purificador de ar não motorizado:

- a) peça semifacial filtrante (PFF1) para proteção das vias respiratórias contra poeiras e névoas;
- b) peça semifacial filtrante (PFF2) para proteção das vias respiratórias contra poeiras, névoas e fumos;
- c) peça semifacial filtrante (PFF3) para proteção das vias respiratórias contra poeiras, névoas, fumos e radionuclídeos;
- d) peça um quarto facial, semifacial ou facial inteira com filtros para material particulado tipo: P1 para proteção das vias respiratórias contra poeiras e névoas; e ou P2 para proteção contra poeiras, névoas e fumos; e ou P3 para proteção contra poeiras, névoas, fumos e radionuclídeos;
- e) peça um quarto facial, semifacial ou facial inteira com filtros químicos e ou combinados para proteção das vias respiratórias contra gases e vapores e ou material particulado.

D.2 - Respirador purificador de ar motorizado:

- a) sem vedação facial tipo touca de proteção respiratória, capuz ou capacete para proteção das vias respiratórias contra poeiras, névoas, fumos e radionuclídeos e ou contra gases e vapores;
- b) com vedação facial tipo peça semifacial ou facial inteira para proteção das vias respiratórias contra poeiras, névoas, fumos e radionuclídeos e ou contra gases e vapores.

D.3 - Respirador de adução de ar tipo linha de ar comprimido:

- a) sem vedação facial de fluxo contínuo tipo capuz ou capacete para proteção das vias respiratórias em atmosferas com concentração de oxigênio maior que 12,5%;
- b) sem vedação facial de fluxo contínuo tipo capuz ou capacete para proteção das vias respiratórias em operações de jateamento e em atmosferas com concentração de oxigênio maior que 12,5%;

- c) com vedação facial de fluxo contínuo tipo peça semifacial ou facial inteira para proteção das vias respiratórias em atmosferas com concentração de oxigênio maior que 12,5%;
- d) de demanda com pressão positiva tipo peça semifacial ou facial inteira para proteção das vias respiratórias em atmosferas com concentração de oxigênio maior que 12,5%;
- e) de demanda com pressão positiva tipo peça facial inteira combinado com cilindro auxiliar para proteção das vias respiratórias em atmosferas com concentração de oxigênio menor ou igual que 12,5%, ou seja, em atmosferas Imediatamente Perigosas à Vida e a Saúde (IPVS).

D.4 – RESPIRADOR DE ADUÇÃO DE AR TIPO MÁSCARA AUTÔNOMA

- a) de circuito aberto de demanda com pressão positiva para proteção das vias respiratórias em atmosferas com concentração de oxigênio menor ou igual que 12,5%, ou seja, em atmosferas Imediatamente Perigosas à Vida e a Saúde (IPVS);
- b) de circuito fechado de demanda com pressão positiva para proteção das vias respiratórias em atmosferas com concentração de oxigênio menor ou igual que 12,5%, ou seja, em atmosferas Imediatamente Perigosas à Vida e a Saúde (IPVS).

D.5 - Respirador de fuga

- a) respirador de fuga tipo bucal para proteção das vias respiratórias contra gases e vapores e ou material particulado em condições de escape de atmosferas Imediatamente Perigosas à Vida e a Saúde (IPVS).

E - EPI PARA PROTEÇÃO DO TRONCO

E.1 – Vestimentas

- a) Vestimentas para proteção do tronco contra riscos de origem térmica;
- b) Vestimentas para proteção do tronco contra riscos de origem mecânica;
- c) Vestimentas para proteção do tronco contra riscos de origem química;
- d) Vestimentas para proteção do tronco contra riscos de origem radioativa;
- e) vestimenta para proteção do tronco contra umidade proveniente de precipitação pluviométrica. (Alteração dada pela Portaria MTB 870/2017)
- ~~e) Vestimentas para proteção do tronco contra riscos de origem meteorológica;~~
- f) Vestimentas para proteção do tronco contra umidade proveniente de operações com uso de água.

- E.2 - Colete à prova de balas de uso permitido para vigilantes que trabalhem portando arma de fogo, para proteção do tronco contra riscos de origem mecânica.

F - EPI PARA PROTEÇÃO DOS MEMBROS SUPERIORES

F.1 - Luvas

- a) luvas para proteção das mãos contra agentes abrasivos e escoriantes; b) luvas para proteção das mãos contra agentes cortantes e perfurantes; c) luvas para proteção das mãos contra choques elétricos;
- d) luvas para proteção das mãos contra agentes térmicos;
- e) luvas para proteção das mãos contra agentes biológicos;
- f) luvas para proteção das mãos contra agentes químicos;
- g) luvas para proteção das mãos contra vibrações;
- h) luvas para proteção contra umidade proveniente de operações com uso de água;
- i) luvas para proteção das mãos contra radiações ionizantes.

F.2 - Creme protetor a) creme protetor de segurança para proteção dos membros superiores contra agentes químicos.

F.3 - Manga

- a) manga para proteção do braço e do antebraço contra choques elétricos;
- b) manga para proteção do braço e do antebraço contra agentes abrasivos e escoriantes;
- c) manga para proteção do braço e do antebraço contra agentes cortantes e perfurantes;
- d) manga para proteção do braço e do antebraço contra umidade proveniente de operações com uso de água;
- e) manga para proteção do braço e do antebraço contra agentes térmicos.

F.4 - Braçadeira

- a) braçadeira para proteção do antebraço contra agentes cortantes;
- b) braçadeira para proteção do antebraço contra agentes escoriantes.

F.5 - Dedeira

- a) dedeira para proteção dos dedos contra agentes abrasivos e escoriantes.

G - EPI PARA PROTEÇÃO DOS MEMBROS INFERIORES

G.1 - Calçado

- a) calçado para proteção contra impactos de quedas de objetos sobre os artelhos;
- b) calçado para proteção dos pés contra agentes provenientes de energia elétrica;
- c) calçado para proteção dos pés contra agentes térmicos;
- d) calçado para proteção dos pés contra agentes abrasivos e escoriantes;
- e) calçado para proteção dos pés contra agentes cortantes e perfurantes;

f) calçado para proteção dos pés e pernas contra umidade proveniente de operações com uso de água;

g) calçado para proteção dos pés e pernas contra respingos de produtos químicos.

G.2 - Meia

a) meia para proteção dos pés contra baixas temperaturas.

G.3 - Perneira

a) perneira para proteção da perna contra agentes abrasivos e escoriantes;

b) perneira para proteção da perna contra agentes térmicos;

c) perneira para proteção da perna contra respingos de produtos químicos;

d) perneira para proteção da perna contra agentes cortantes e perfurantes;

e) perneira para proteção da perna contra umidade proveniente de operações com uso de água.

G.4 - Calça

a) calça para proteção das pernas contra agentes abrasivos e escoriantes;

b) calça para proteção das pernas contra respingos de produtos químicos;

c) calça para proteção das pernas contra agentes térmicos;

d) calça para proteção das pernas contra umidade proveniente de operações com uso de água.

e) calça para proteção das pernas contra umidade proveniente de precipitação pluviométrica.

(Redação dada pela Portaria MTB 870/2017)

H - EPI PARA PROTEÇÃO DO CORPO INTEIRO

H.1 - Macacão

a) macacão para proteção do tronco e membros superiores e inferiores contra agentes térmicos;

b) macacão para proteção do tronco e membros superiores e inferiores contra respingos de produtos químicos;

c) macacão para proteção do tronco e membros superiores e inferiores contra umidade proveniente de operações com uso de água.

d) macacão para proteção do tronco e membros superiores e inferiores contra umidade proveniente de precipitação pluviométrica. (Redação dada pela Portaria MTB 870/2017)

H.2 - Vestimenta de corpo inteiro

a) vestimenta para proteção de todo o corpo contra respingos de produtos químicos;

b) vestimenta para proteção de todo o corpo contra umidade proveniente de operações com água;

c) vestimenta condutiva para proteção de todo o corpo contra choques elétricos.

d) vestimenta para proteção de todo o corpo contra umidade proveniente de precipitação pluviométrica.(Redação dada pela Portaria MTB 870/2017)

I - EPI PARA PROTEÇÃO CONTRA QUEDAS COM DIFERENÇA DE NÍVEL

I.1. CINTURÃO DE SEGURANÇA COM Dispositivo trava-queda

a) cinturão de segurança com dispositivo trava-queda para proteção do usuário contra quedas em operações com movimentação vertical ou horizontal.

I.2. Cinturão DE SEGURANÇA COM TALABARTE

a) cinturão de segurança COM TALABARTE para proteção do usuário contra riscos de queda em trabalhos em altura;

b) cinturão de segurança COM TALABARTE para proteção do usuário contra riscos de queda no posicionamento em trabalhos em altura

I.1 - Dispositivo trava-queda (Alteração dada pela Portaria SIT 292/2011)

a) dispositivo trava-queda para proteção do usuário contra quedas em operações com movimentação vertical ou horizontal, quando utilizado com cinturão de segurança para proteção contra quedas.

I.2 - Cinturão (Alteração dada pela Portaria SIT 292/2011)

a) cinturão de segurança para proteção do usuário contra riscos de queda em trabalhos em altura;

b) cinturão de segurança para proteção do usuário contra riscos de queda no posicionamento em trabalhos em altura.

Nota: O presente Anexo poderá ser alterado por portaria específica a ser expedida pelo órgão nacional competente em matéria de segurança e saúde no trabalho, após observado o disposto no subitem 6.4.1.