

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE – FURG
FACULDADE DE DIREITO – FaDir

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

O papel do órgão gestor de mão de obra na gestão dos trabalhadores avulsos e na
multifuncionalidade à luz da lei 12.815/2013

Rogério Oliveira Júnior

Rio Grande, 2016

ROGÉRIO OLIVEIRA JÚNIOR

O papel do órgão gestor de mão de obra na gestão dos trabalhadores avulsos e na multifuncionalidade à luz da lei 12.815/2013.

Monografia apresentada no curso de Direito da Universidade Federal do Rio Grande, como requisito para obtenção de título de Bacharel em Ciências Jurídicas.

Orientador: Professor Dr. Eder Dion de Paula Costa

Rio Grande, 2016

Por isso não desanimamos. Embora exteriormente estejamos a desgastar-nos, interiormente estamos sendo renovados dia após dia, pois os nossos sofrimentos leves e momentâneos estão produzindo para nós uma glória eterna que pesa mais do que todos eles. Assim, fixamos os olhos, não naquilo que se vê, mas no que não se vê, pois o que se vê é transitório, mas o que não se vê é eterno.

2 Coríntios 4:16-18

Dedico este trabalho primeiramente a Deus por ser o guia de minha vida. A minha amada esposa, que mesmo com pouco tempo já me fez perceber que a vida sem ela não faz sentido. Aos meus pais que me ensinaram os valores que carregarei durante toda a minha vida. A meu irmão, que é para mim um grande exemplo de pessoa, caráter e dedicação.

RESUMO

JÚNIOR, Rogério Oliveira. **O papel do órgão gestor de mão de obra na gestão dos trabalhadores avulsos e na multifuncionalidade à luz da lei 12.815/2013.** 2016. Trabalho de Conclusão de Curso da Graduação em Direito. Universidade Federal do Rio Grande.

O presente trabalho buscou através de doutrinas, legislações, convenções coletivas de trabalho, realizar um estudo sobre a figura do OGMO (Órgão Gestor de Mão de obra), não que diz respeito a sua competência, estrutura, composição e finalidades, na gestão do trabalhador avulso. Também é abordado as diferentes categorias de trabalhadores portuários avulsos e suas competências laborativas. A pesquisa tem como referência a lei 12.815/2013, onde por meio dela é traçado um panorama acerca da implantação da multifuncionalidade, em especial os trabalhadores avulsos de Rio Grande. Dentro desta realidade procura-se analisar os efeitos desta transformação nos portos brasileiros.

Palavras-chave: Trabalhador portuário avulso. Órgão Gestor de Mão de Obra. Lei 12.815/13. Multifuncionalidade.

ABSTRACT

Oliveira, Rogerio Junior. **The role of the department of labor in the management of independent workers and multifunctionality regarding the law 12.815/2013.** 2016. Faculty of law bachelor's thesis. Federal University of Rio Grande.

This thesis addresses the competences of OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) with regard to their competences, structure, composition and objective in the management of independent port workers. The work was conducted to analyze such aspects through doctrines, legislation and collective labor conventions. Additionally we discussed the different categories of independent port workers and their expertise. The research has reference to the law 12.815/2013, in which is possible to give an overview on the implementation of multifunctionality, specially for the Independent workers of Rio Grande. In this context we analyze the effects of this transformation in ports of Brazil and their effects.

Keywords: Independent port worker. Department of Labor. Law 12.815/13. Multifunctionality.

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| INTRODUÇÃO | 9 |
| 1 ASPECTO HISTÓRICO | 10 |
| 1.1 História Geral | 10 |
| 1.2 História do porto do Rio Grande | 11 |
| 2 O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO | 15 |
| 2.1 Conceito..... | 15 |
| 2.2 O trabalhador avulso e sua distinção em relação aos trabalhadores com vínculo empregatício | 16 |
| 2.3 Elementos da relação de emprego | 17 |
| a) Subordinação | 17 |
| b) Onerosidade | 18 |
| c) Pessoaalidade..... | 18 |
| 2.4 Tipos de trabalhos portuários..... | 19 |
| 2.4.1 Estiva | 20 |
| 2.4.2 Conferência de carga | 21 |
| 2.4.3 Conserto de carga | 24 |
| 2.4.4 Vigilância de Embarcação | 25 |
| 2.4.5 Bloco | 26 |
| 2.4.6 Capatazia | 27 |
| 3 DA GESTAO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO | 30 |
| 3.1 Do Órgão Gestor de Mão de Obra | 30 |
| 3.1.1 Conselho de supervisão e diretoria executiva | 32 |
| 3.1.2 Da requisição dos trabalhadores portuários avulsos | 33 |
| 3.1.3 Da escalação do TPA | 33 |
| 3.1.4 Segurança do Trabalhador Portuário Avulso | 34 |
| 3.1.5 Medicina e saúde ocupacional | 34 |
| 3.1.6 Da capacitação dos Trabalhadores Portuários Avulsos..... | 35 |
| 3.1.7 Da fiscalização do serviço portuário avulso | 36 |
| 3.1.8 Do cálculo e do pagamento dos Trabalhadores Portuários Avulsos | 36 |
| 3.1.9 Subordinação do Trabalhador Portuário avulso e Comissão Paritária | 37 |
| 4 MULTIFUNCIONALIDADE | 40 |
| 4.1 Conceito de multifuncionalidade..... | 40 |
| 4.2 Aplicação da multifuncionalidade | 41 |
| 4.3 A problematização acerca da implantação do trabalho multifuncional | 43 |

| | |
|--|----|
| 4.4 O desafio do trabalhador portuário avulso frente as novas tecnologias operacionais | 49 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 54 |
| BIBLIOGRAFIA | 56 |

INTRODUÇÃO

O transporte aquaviário foi o primeiro meio de transporte comercial utilizado pelo homem. O trabalho nos portos e as corporações de trabalhadores são tão antigos quanto os primeiros carregamentos de navios mercantes.

Para que posamos entender a atual legislação que se aplica nos portos brasileiros, se faz necessário entendermos como este processo ocorreu. Ainda mais se levarmos em conta que o atual modelo de gestão portuária não é uma continuidade do que havia no passado, mas sim uma nova forma de sistema.

Esta ruptura começou com o advento da lei 8630/93, pois o legislador entendeu que a superestrutura reguladora do universo portuário estava em franca decadência, sendo imperiosa a necessidade de modernização do processo de movimentação e gestão portuária.

Com a modernização do transporte de cargas, os trabalhadores acostumados com procedimentos de operações de carga e descarga rudimentares, sem muitas inovações tecnológicas, onde o esforço físico era determinante em muitas funções, agora se deparam com uma nova realidade operacional.

Desse modo, em meio a mais variadas atividades atribuídas aos trabalhadores e com as consequentes mudanças no número de vagas de trabalho, a forma como está sendo implantada a multifuncionalidade é vista como fator importante.

Para isso se faz necessário o estudo mais aprofundado dos trabalhadores avulsos, no que diz respeito a suas funções e diferenciações de trabalhadores com vínculo empregatício.

Em um segundo momento, analisaremos o gestor dos trabalhadores, tais como suas competências e atribuições.

Em seguida, em um terceiro momento, será analisado o modo de como vem sendo operacionalizado a multifuncionalidade, em especial o caso do Porto de Rio Grande.

1 ASPECTO HISTÓRICO

1.1 História Geral

O desenvolvimento dos portos tem uma relação intimamente ligada com o desenvolvimento das civilizações. O transporte por meio marítimo foi o primeiro a ser utilizado com o viés comercial pelo homem. Com a demarcação de rotas, surgiram os primeiros portos e nos seus arredores formaram-se as primeiras cidades.

No Brasil este fenômeno não foi diferente, em 28 de janeiro de 1808 D. João VI, ao transferir a sede do reino de Portugal para o Brasil, abriu os portos as nações amigas, surgindo assim as primeiras instalações portuárias. Que antes consistia em instalações rudimentares para a exportação de pau-brasil, principal produto exportado neste período.

Com o desenvolvimento de embarcações os trabalhadores dos navios, após longas temporadas no mar, quando atracavam nos portos, repassavam o carregamento/descarregamento de mercadorias a outros trabalhadores com o intuito de gozarem de um descanso para que assim recuperem suas forças, resultando em oportunidades de trabalho para aqueles que tinham nos portos sua fonte de sustento.

Com o passar dos anos uma série de fatos econômicos-sociais e a característica do trabalho desenvolvido nos portos, foi ganhando normatização consuetudinária, desta forma a movimentação de mercadorias passou a ser realizada por determinada categoria de trabalhadores, que com o passar do tempo conquistaram direitos em diversos âmbitos. No âmbito internacional, foi garantido direitos através da Convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT) de número 137, na qual versa sobre as repercussões sociais de novos métodos de manipulação de mercadorias dos portos, assinada em Genebra em 1973 e inserida no ordenamento jurídico brasileiro em 1995, com a promulgação do Decreto n. 1574.

Os portos brasileiros movimentam milhões de toneladas de cargas dos mais diversos tipos, refletindo assim no fluxo econômico do país, pois o Brasil possui um extenso litoral, com mais de 8000 mil quilômetros de extensão. Esta cadeia portuária que se estende do Amapá ao Rio Grande do Sul, tem grande importância no desenvolvimento do país gerando oportunidades de trabalho para milhões de

trabalhadores nos mais diversos setores econômicos tanto nas capitais como no interior do país.

Os portos brasileiros até o ano de 1993 tinham disciplinamento legal para funcionamento e intermediação da mão de obra, diferente do atual modelo que foi preconizado pela revogada lei 8.630/93 (lei de modernização dos portos), na qual o Estado por meio de um conjunto de normas regulamentou o trabalho portuário. Antes do advento da lei de modernização dos portos os sindicatos dos trabalhadores avulsos exerciam total controle na distribuição do contingente necessário para realizar as operações portuárias, funcionando tanto como entidade representativa dos trabalhadores e intermediadora da mão de obra, competência que perdurou até agosto de 1993, após a revogação dos art. 254 a 292 da CLT, artigos estes que disciplinavam os serviços de estiva e capatazia nos portos. Atualmente a lei 12.815/2013 rege o setor portuário.

1.2 História do porto do Rio Grande¹

A denominação “Rio Grande” vem do fato de, dois séculos atrás, os navegantes que se dirigiam à colônia do Sacramento entenderem que a embocadura da lagoa dos Patos fosse a foz de um grande rio. O primeiro registro de transposição da Barra do Rio Grande é de 1737, quando o Brigadeiro José da Silva Paes chegou para iniciar o povoamento desta região que passou a ser conhecida como Rio Grande de São Pedro ou São Pedro do Rio Grande, e construiu a fortificação de madeira denominada de Forte Jesus Maria José. Segundo historiadores, muitos que visitavam a região não acreditavam no seu desenvolvimento, ou mesmo que viesse a se constituir uma cidade aqui, devido às condições naturais pouco favoráveis.

A primeira providencia oficial para melhorar a segurança da navegação ocorreu em 1846, quando o Governador Imperial criou a Inspeção da Praticagem da Barra. Após esta providencia, reduziram-se consideravelmente os acidentes na Barra.

Passou a desenvolver-se uma crescente navegação através da Barra, sendo contadas em 1847, 668 embarcações que a transpuseram. Surgiu um pequeno porto, localizado onde hoje é o Porto Velho, no centro da cidade, frequentado principalmente

¹ O histórico do Porto do Rio Grande, foi extraído da consulta ao sítio eletrônico do Porto do Rio Grande, cujo texto foi formulado pela SUPRG. Disponível em http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_historico.php. Acessado em 17/08/2016

por embarcações a vela. A continua agitação das águas na embocadura, as frequentes mutações dos canais e as profundidades insuficientes que raramente ultrapassavam 3,6 metros, tornavam a transposição da Barra extremamente perigosa, cobrando um pesado tributo à navegação em acidentes marinhos, inviabilizando o comércio e o desenvolvimento da região.

Em 1855, o Ministério da Marinha enviou o Ten.Cel. Eng. Ricardo Gomes Jardim, especializado em engenharia hidráulica, para estudar a Barra e o Porto e concluiu “que devem reputar-se inexecutáveis, senão mais nocivos do que úteis, quaisquer construção de pedra ou de madeira, no intuito de prolongar o leito do rio ou dar maior força à corrente”. A seguir, outros consideraram a Barra "não suscetível de melhoramentos por meio de trabalhos hidráulicos". Em 1860, a profundidade da Barra não ia além de 2,20 metros.

Somente em 1875, Sir John Hawkshaw, comissionado pelo Governo Imperial, visitou o Porto do Rio Grande e propôs a construção de quebra-mares partindo do litoral para o oceano, de um e outro lado da embocadura com uma extensão de cerca de 2 milhas (3.220m) cada.

Em 1906, o engenheiro Elmer Lawrence Cortheill foi contratado pelo Governo brasileiro para executar as obras de fixação da Barra de Rio Grande, com aprofundamento para 10m, e a construção de dois molhes convergentes e um novo porto na cidade do Rio Grande (hoje conhecido como Porto Novo). Cortheill organizou a companhia "Port of Rio Grande do Sul", com sede em Portland, Estados Unidos, que construiria e exploraria o porto por 70 anos. O projeto da Barra, a ser executado, originou-se da comissão presidida pelo engenheiro Honório Bicalho em 1883, posteriormente pouco alterado, analisado e aprovado pelo engenheiro holandês Pieter Caland, em 1885, que propôs a adoção de molhes convergentes.

Em 1908, devido às dificuldades do engenheiro Cortheill conseguir nos EUA o capital necessário à execução das obras, constituiu-se em Paris a "Compagnie Française du Port du Rio Grande do Sul", com capitais europeus, à qual foi transferido o contrato através do decreto nº 7.021, de 09 de julho de 1908. Dois anos depois, iniciaram-se efetivamente os trabalhos de construção dos molhes e do novo porto.

Em 1º de março de 1915, aproximadamente às 17h30min, o navio-escola Benjamin Constant, da Armada nacional, calando 6,35 metros, transpôs a Barra. Por volta das 18h30min, atracou no cais do Porto Novo do Rio Grande, em meio a

solenidades festivas. Em 15 de novembro de 1915, foi inaugurado o primeiro trecho de cais do Porto Novo, numa extensão de 500 metros, logo entregues à operação. O trabalho teve continuidade em 1919, quando, em vista das dificuldades enfrentadas pela companhia francesa, após a 1ª Grande Guerra, foram encampadas pela União e transferidas ao Estado do Rio Grande do Sul as obras da Barra e do Porto do Rio Grande.

Em 1934, a União renovou o contrato de concessão portuária ao Estado do Rio Grande do Sul, pelo prazo de 60 anos, incluindo a manutenção de hidrovias do Estado.

Em 1951, face à importância que passou a adquirir o complexo hidro-portuário riograndense, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul criou, através da lei nº 1561, de 1º de outubro de 1951, o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais - Deprc, autarquia que englobou os serviços concedidos, entre eles o Porto do Rio Grande, e outros executados pelo Estado na área hidroviária.

Em 1970, pela dragagem do canal de acesso da Barra para navios calando até 40 pés e pela incorporação da área de expansão (Superporto), abriram-se amplas perspectivas de crescimento e desenvolvimento do Porto do Rio Grande.

No ano de 1994, mês de agosto, expirou o prazo do Contrato de Concessão Portuária ao Estado, que foi prorrogado até 31 de março de 1997 para possibilitar os ajustes impostos pela Lei nº 8.630/93. A Lei 8.630/93 mudou significativamente as relações de trabalho e a operação nos portos brasileiros, e em Rio Grande não foi diferente. Hoje, entre outras alterações, a operação portuária é feita totalmente por operadores portuários privados.

A Lei Estadual nº 10.722, de 18 de janeiro de 1996, desmembrou o Porto do Rio Grande do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, criando a autarquia Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG, para administrar o Porto do Rio Grande, na qualidade de executor da Delegação da União ao Estado do Rio Grande do Sul, situação atual do complexo portuário do Rio Grande, cuja vocação é de ser o grande centro concentrador de cargas do Mercosul.

Em 27 de março de 1997, foi assinado o Convênio nº 001/97 - PORTOS/97, que delegou ao Estado do Rio Grande do Sul a administração e exploração dos portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul, por mais 50 (cinquenta) anos.

Após este breve aspecto histórico se faz necessário o estudo das categorias de trabalhadores avulsos.

2 O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

Quando falamos em trabalhador portuário avulso, se faz necessário o estudo de suas peculiaridades anteriores ao marco da lei 8.630/1993 que alterou significativamente a relação de trabalho desta categoria.

A origem do trabalho portuário é o porto, e sua importância sociocultural no desenvolvimento das cidades e do país. Porto, é sinônimo de crescimento econômico, desenvolvimento social, oportunidades e distribuição de renda, pois com o estabelecimento das regiões portuárias gera um impacto em toda uma região ao redor de instalação.

O porto é um grande depósito de riquezas que por intermédio de suas operações é garantida a movimentação destas riquezas tanto no comércio local como no comércio internacional.

Mas para que aconteça a movimentação destas mercadorias se faz necessário a utilização de mão de obra, neste caso dos trabalhadores portuários avulsos – TPA. Este trabalhador é responsável pelo cumprimento de diversas funções nas mais variadas atividades exercidas nos armazéns, no cais ou a bordo.

2.1 Conceito

Para dar continuidade ao nosso estudo se faz necessário conhecer melhor a categoria dos trabalhadores avulsos, segundo Romar (2014, p.111) estes trabalhadores podem ser conceituados:

Trabalhador avulso é aquele que presta serviços esporádicos, de curta duração e a diversos tomadores, sem fixar a qualquer um deles, realizando, por tal razão, uma espécie de trabalho eventual.
No entanto, o trabalhador avulso é prestado por intermediação de entidade específica, o que faz com que a relação seja necessariamente triangular, envolvendo o fornecedor de mão de obra (entidade intermediária), o trabalhador avulso e o tomador do serviço

Uma peculiaridade desta categoria é a vedação da contratação direta do trabalhador pelo tomador de serviços. Também inexistente vínculo de emprego entre o trabalhador avulso e o fornecedor de mão de obra, e também entre o trabalhador avulso e o tomador de serviços.

Podemos depreender do dizer de Romar, que uma das particularidades do trabalho avulso é a prestação descontínua de serviços a diversos tomadores e a intermediação através do sindicato ou, como atualmente que se dá nos portos, através do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra). Dada a forma descontínua pela qual é prestado, o trabalhador avulso enquadra-se como um trabalhador de natureza eventual.

Segundo art. 9, VI do decreto nº 3.048/1999, que trata sobre o regulamento da Previdência Social o trabalhador avulso é:

Aquele que, sindicalizado ou não, presta serviço de natureza urbana ou rural, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, com a intermediação obrigatória do órgão gestor de mão-de-obra, nos termos da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, ou sindicato da categoria

2.2 O trabalhador avulso e sua distinção em relação aos trabalhadores com vínculo empregatício

É importante frisar que o trabalhador avulso não pode ser comparado com uma típica forma de relação de emprego. A igualdade de direitos obtida pelos trabalhadores avulsos frente aos trabalhadores com vínculo empregatício, que estão sob amparo do Art. 3 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, foi conquistado com muita luta até que se reconhecesse a importância deste trabalhador na economia e na sociedade brasileira. Na carta magna de 1988 foi assegurado no Art. 7: “ XXXIV: igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.”

O fato da Constituição Federal ter equiparado em direitos trabalhadores avulsos e trabalhadores com vínculo empregatício não quer dizer que avulsos sejam uma modalidade de trabalhadores com vínculo empregatício. O objetivo do legislador constituinte foi o de superar a concepção de que a proteção legal se estenderia apenas aos trabalhadores com vínculo de emprego.

Segundo Costa (2015, p.207), a lei 12.815/13 distinguiu:

[...] trabalhador avulso do trabalhador com vínculo de emprego é que o avulso não está subordinado diretamente ao empregador, no caso, ao operador portuário é que o avulso não está subordinado diretamente ao empregador,

no caso, ao operador portuário. Ele é requisitado por meio de órgão gestor de mão de obra, que procede à chamada por ordem de rodízio, de tal forma que todos os trabalhadores portuários avulsos tenham igualdade de oportunidades.

Com base na premissa de que o trabalho portuário avulso caracteriza-se pela ausência de vínculo de emprego, para Delgado (2015, p. 297) a relação de trabalho tem como característica genérica:

Refere-se, pois a toda modalidade de contratação de trabalho humano modernamente admissível. A expressão relação de trabalho englobaria, deste modo, a relação de emprego, a relação de trabalho autônomo, a relação de trabalho eventual, de trabalhador avulso e outras modalidades

A relação entre o OGMO e o TPA não é de emprego, pois segundo art. 34 da lei 12.815/2013, as atribuições do órgão gestor de mão de obra não caracteriza vínculo de emprego com o TPA.

2.3 Elementos da relação de emprego

a) Subordinação

Segundo Romar (2014, p.101), a subordinação consiste na sujeição do empregado às ordens do empregador, sendo que este estabelece uma relação de dependência com o empregador sujeitando-se ao poder de direção deste.

No caso de trabalhadores avulso após este ser escalado pelo Órgão Gestor de mão de obra – OGMO, o contingente necessário de TPA se desloca para realizar a movimentação de carga, que pode ser em terra ou a bordo. Não será trabalhador que irá, ao seu arbítrio, determinar a forma de realização do serviço. A maneira de como o serviço será realizado será estabelecido pelo operador portuário, que é registrado na autoridade portuária com *expertise* na movimentação de cargas.

Portanto, segundo Carvalho (2015, p.50) há subordinação do TPA ao operador portuário durante a execução do trabalho, que deve ocorrer por força do art. 27 §1 da Lei n. 12.815/2013, na qual preceitua que o operador portuário é o titular e responsável pela coordenação da movimentação de mercadorias que efetuar, ou seja, é ele quem dirige a prestação do serviço. Interferindo no *modus operandi*. Na revogada lei

8630/1993, a responsabilidade do OGMO por avarias ou danos causados nas mercadorias pelo trabalhador no decorrer das fainas².

Ocorre uma espécie de subordinação do TPA em relação ao OGMO, visto que a competência inserida no art. 33 da lei 12815/13 possibilita o órgão gestor aplicar punições disciplinares, constantes em leis, acordos coletivos, contrato, tais como repreensão verbal ou por escrito, suspensão do registro de dez a trinta dias ou até mesmo o cancelamento. O cancelamento do registro do trabalhador corresponde a demissão por justa causa, posto que o TPA será excluído dos quadros do OGMO. Este poder caracteriza-se como poder disciplinar que é inerente ao empregador.

Outro exemplo de subordinação do TPA em relação ao OGMO e ao operador portuário, está contido no art. 9 da Lei 9.719/98³, que aduz que o OGMO e o operador portuário poderão se recusar a realizar qualquer movimentação de mercadorias que apresente grave e iminente risco à segurança e à saúde do trabalhador.

b) Onerosidade

Segundo Romar (2014, p. 102), a relação de emprego não é gratuita ou voluntária, ao contrário, haverá sempre uma prestação e uma contraprestação. A onerosidade é caracterizada justamente pela troca da força de trabalho por salário.

Para os TPAs a onerosidade está caracterizada pela responsabilidade exclusiva do operador portuário em efetuar o pagamento pelos serviços prestados, este repasse o valor para o OGMO no prazo máximo de 24 horas após a realização do serviço e este tem o prazo de até 48 horas para repassar ao trabalhador os valores.

c) Pessoalidade

Empregado consiste num trabalhador que presta serviços pessoalmente, não podendo fazer-se substituído por terceiros. Visto isso, “na relação de emprego o trabalho prestado tem caráter infungível, pois quem executa deve realiza-lo pessoalmente, não podendo fazer-se substituir por outra pessoa” (ROMAR, 2014. p.98)

² Expressão utilizada para designa um tipo específico de movimentação de carga ou atividade no navio.

³ Art. 9º Compete ao órgão gestor de mão-de-obra, ao operador portuário e ao empregador, conforme o caso, cumprir e fazer cumprir as normas concernentes a saúde e segurança do trabalho portuário.

A relação de emprego é caracterizada como uma relação *intuitu personae*, esta característica tem como premissa que se contrata um serviço realizado pessoalmente por alguém e não o resultado do serviço.

Nos portos, o trabalhador avulso tem múltiplos tomadores de seu serviço na movimentação de cargas. Trabalhando para diversos operadores, sendo indiferente que o serviço seja prestado por determinado trabalhador. Todavia, após ser escalado, o TPA não poderá ser substituído, segundo art. 6, parágrafo único da lei 9.719/98:

Art. 6º Cabe ao operador portuário e ao órgão gestor de mão-de-obra verificar a presença, no local de trabalho, dos trabalhadores constantes da escala diária.

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

Ressalta-se o fato do trabalhador avulso exerce sua atividade de forma desvinculada do tomador de serviços, visto o caráter fungível da prestação dos serviços. Não tendo o operador portuário a prerrogativa de selecionar o trabalhador que prestará o serviço visto que é o trabalhador que comparece a chamada para participar da escala de rodízio.

d) Não-eventualidade

Na relação de emprego, a prestação de serviço é habitual, rotineira, continua, neste caso as obrigações das partes se prolongam, com efeitos contínuos. No que tange os trabalhadores avulsos o Decreto n. 90.927/85, no art. 2, estabelece a obrigação dos trabalhadores realizar os serviços lhes atribuídos. Pois os TPAs são essenciais para os fins portuários.

2.4 Tipos de trabalhos portuários⁴

O trabalho nos portos tem como principal objetivo a carga e descarga de navios, de modo que os mesmos possam adentar e sair dos portos sem transtornos no menor tempo possível.

⁴ Informações sobre as categorias de trabalhadores avulsos retiradas do livro; Stein, Alex sandro. Curso se Direito Portuário, 2002. P.95/105.

Os operadores portuários, para realizar a movimentação de mercadorias na área do porto organizado⁵, devem utilizar trabalhadores que executem os trabalhos portuários. Estas atividades são realizadas por pessoal especializado, pois cada uma tem suas peculiaridades, das quais são aprimoradas ao longo do tempo.

Consideram-se trabalhos portuários as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto, vigilância de embarcações e bloco, definidas no art. 40, §1 da lei 12.815/2013.

2.4.1 Estiva

A estiva foi definida como categoria através do Decreto nº 24.508. Tal definição foi mantida pelos Decretos leis nº 1.371, de 23 de junho de 1939 e 2.032 de 23 de fevereiro de 1940, tendo as suas funções consolidadas por meio do Decreto lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho – CLT).

Com o advento da Leis dos Portos, deixou de ser categoria autônoma, assim como as demais categorias de obreiros da orla portuária, passando a ser denominada de Trabalhador Portuário Avulso e definida com uma de suas atividades.

A atividade está descrita no art. 40, §1, inciso II, da lei 12.815/13, como:

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

Existem diversas funções na atividade de estiva, são elas:

O Chefe de Estiva ou Contramestre-Geral é o responsável por toda a operação de estivagem da carga. É a maior autoridade de estiva a bordo e tem como principais atribuições a elaboração e supervisão técnica da operação; coordenar os serviços de contramestre de porão; zelar pelas normas de higiene e segurança do trabalho; dirigir e orientar todos os estivadores a bordo, substituindo todos os trabalhadores sob sua supervisão em caso de negligencia ou falta grave e emitir relatório acerca de qualquer incidente ocorrido ou que tenha prejudicado a operação portuária.

⁵ A lei 12.815/13 define o conceito de porto organizado no Art. 2, inc. I: “Porto organizado: bem público 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;”

Já ao Contramestre de terno ou de porão cabe zelar pela fiel execução dos serviços de estivagem nos porões dos navios; observa a composição dos ternos; diligencia soluções para problemas durante a operação; relata avarias; providencia juntamente com o contramestre geral e fiscal a emissão da CAT (Comunicação de Acidente do Trabalho); reporta-se ao contramestre geral.

Sinaleiro ou portaló é responsável pela sinalização ao guindasteiro, guincheiro e operador de ponte rolante, dos movimentos e direção a ser dada à carga, orientando-os no posicionamento e local de colocação, no caso de não ser navio especializado.

O trabalhador habilitado a operar guindaste, responsável pela operação dos guinchos de bordo, para içamento da carga a ser estivada, chama-se guincheiro. Já a operação dos guindastes de terra, para içamento da carga a ser estivada, é realizada por trabalhadores de capatazia os quais são denominados de guindasteiros.

Empilhadeira é o responsável pela operação de empilhadeiras no interior do porão para movimentação e acomodação da carga.

O trabalhador responsável pelo recebimento da carga e arrumação dela no interior do porão é chamado de estivador porão. Também denominado apenas de estivador, desfaz as lingadas e transporta os volumes para as posições determinadas em que serão estivados.

Manobreiro ou motorista é a denominação do responsável pela direção para retirada ou colocação de veículos nos navios especializados, chamados de ro-ro (roll-on-roll-off), que consiste num sistema de operação de carga e descarga sobre rodas ou esteiras, efetuado por meio de rampas, utilizando os meios de locomoção do equipamento transportador ou da própria carga, quando se tratar de veículo automotor.

Conexo é o trabalhador que realiza a peação/despeação. Devido ao fato de muitos trabalhos utilizarem técnicas de carpintaria, como o escoramento da carga em madeira, esta função exige certa especialização.

2.4.2 Conferência de carga

A atividade de conferência de carga foi criada através da lei nº 1.561/1952, sendo posteriormente complementada pelos Decretos 34.453/1953, 53.816/1964, 55.230/1964 e 56.367/1965.

No art. 40, §1, III da lei 12.815/2013, a atividade de conferência de carga é assim disposta:

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

Existem diversas funções na atividade de conferência de carga, dentre as quais tem-se:

Conferente chefe é aquele que planeja, coordena e acompanha as operações; mantém comunicação permanente com os oficiais de bordo e representantes dos operadores portuários; requisita pessoal, equipamentos e materiais necessários para a realização das operações; estabelece juntamente com o contramestre geral de estiva e trabalhador de terra as formas de otimizar os trabalhos; orienta os demais trabalhadores portuários a bordo e em terra sob a melhor forma para a confecção da lingada⁶; emite CAT; entrega ao fim da operação ao operador portuário ou tomador de serviço os documentos de totalização da carga movimentada, tais como plano de carga e relatório; exige que seja, refeitas as folhas de correspondência que apresentam erros ou rasuras; observa as normas de segurança e higiene do trabalho; e substitui o trabalhador.

Já o conferente ajudante assiste ao conferente chefe, substituindo-o sempre que necessário; executa as tarefas determinadas pelo conferente chefe; mantém o controle da relação dos trabalhadores em operação; instrui e fiscaliza o trabalho conforme instruções do conferente chefe; providencia o recebimento da carga a ser embarcada; observa a planificação de cada porão e promove a descarga com a pronta remoção da carga; classificação e colocação da carga nos locais de depósito; recolhe as folhas de conferencia e romaneio⁷ de balança ao fim do período trabalhado.

⁶ Acúmulo de placas de aço, sobrepostas umas nas outras para transporte com guindaste ou outro equipamento de grande porte.

⁷ Documento que informa como o produto está organizado (embalado) em relação aos volumes. Ou seja, diz em que volume encontra-se determinado produto, ou ainda, o conteúdo de determinado volume.

Cabe ao conferente de lingada ou porão anotar rigorosamente, de maneira clara e precisa, as marcas, contramarcas, números, espécie, peso, quantidade de volumes carregados ou por lingada, lançando-os nos respectivos cadernos e folhas; exigir a rubrica do conferente chefe em folha de descarga ou embarque; não permitir carregamento de mercadorias sem desembarço; anotar o início e término da operação; separar todos os volumes que devam ser levados à balança; evitar que mercadorias de outros portos de destino sejam descarregadas, comunicando tal fato ao conferente chefe; rubricar minuta de embarque de cada veículo transportado quando procedentes de armazéns ou terminais fora da instalação portuária; entregar ao conferente chefe as folhas de conferencia devidamente preenchidas após o término da operação, fazendo o destaque para as cargas consideradas com anotação do código delas.

O conferente de avaria acompanha a pesagem dos volumes avariados, anotando marcas, contramarcas, números, espécies, além de todos os indícios de avaria ou violação, e o peso declarado nos documentos de embarque; verificar a integridade das cargas (containers, veículos e assemelhados), bem como procede a pesagem delas com o devido relatório dos danos aparentes; fiscaliza os volumes próximos à balança, evitando extravio; permite que somente os volumes avariados sem embalagem ou com embalagem inadequada ao transporte marítimo sejam vistoriados no ato da entrega na presença do depositário; exige do depositário das cargas o termo ou folha de avaria, onde deverá constar todo o apontamento, devidamente assinado por um representante da autoridade portuária.

Cabe ao conferente de balança acompanhar a pesagem dos volumes, anotando as marcas, contramarcas, números e espécies, remunerando o peso; verifica a exatidão e correção da pesagem dos caminhões transportadores junto à balança designada; confere a ordem de pesagem emitida pelo conferente de lingada; fornece ao motorista transportador uma via de ordem de pesagem com a discriminação do peso líquido da mercadoria; confecciona o romaneio de balança automática no carregamento e descarregamento de graneis sólidos, confeccionando a folha de conferencia.

O conferente de pátio encaminha para o navio as cargas depositadas no pátio, conforme as determinações do conferente chefe; efetua serviços de conferencia nos serviços de ova e desova de containers nos navios, pátios e armazéns.

Já o conferente de porta ou portão permanece nas portas do armazém e anota com exatidão marca, contramarca, número, espécie, quantidade e demais características dos volumes entrados ou saídos do armazém.

2.4.3 Conserto de carga

A lei n. 2.191/1954, criou a atividade de conserto de carga. Posteriormente, foi complementada pelo decreto nº 56.414/1965.

Dispõe a lei 12.815/13, no art. 40, § 1, IV, que a atividade de conserto de carga constitui:

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

Sempre que, nas operações de carga e descarga, forem danificadas as embalagens das mercadorias, será realizado seu conserto tanto a bordo quanto em terra. Dentre as várias funções da atividade de conserto de cargas, encontram-se:

Consertador-chefe é quem distribui os componentes da equipe, quem também providencia que todas as ferramentas necessárias para os consertos estejam disponíveis durante a operação; comunica ao operador portuário e ao sindicato todas as irregularidades ocorridas durante a operação.

O consertador de porão executa as tarefas determinadas pelo consertador chefe; repara ainda no porão do navio as embalagens e as cargas avariadas; comunica ao consertador chefe e ao operador portuário as avarias que constatar nas embalagens e nas cargas; efetua a marcação, remarcação, carimbagem e etiquetagem de volumes dentro do porão.

Já o consertador de plataforma efetua os reparos necessários nas cargas e descargas de sacarias, desde que já lingadas; comunica ao consertador chefe toda e qualquer irregularidade constatada.

O ato de juntar as mercadorias em lotes padrão, o que facilita seu manuseio e transporte multimodal, agilizando a movimentação, recebe o nome de unitização⁸. São

⁸ Ato de unificar, colocar em um mesmo volume ou local, diversas cargas, valores ou informações.

exemplos de unitização: a paletização – caracteriza-se pelo acondicionamento da carga em estrados de madeira chamados de pallets e a conteinização, que é o condicionamento da carga em containers. E foi justamente a unitização que tornou os consertadores uma categoria em extinção, visto que a necessidade de reparos é cada vez menor.

A necessidade crescente de produtividade, diminuiu drasticamente o tempo de estadia dos navios nos portos, sendo este outro fator que contribuiu para o fim da necessidade destes trabalhadores. Antigamente as operações de carga e descarga das embarcações não contavam com maquinas e equipamentos, sendo necessário vários dias de atracação para realizar a movimentação das cargas, o que permitia o conserto da carga. Atualmente os equipamentos substituíram dezenas de trabalhadores portuários, reduzindo exponencialmente o tempo de estadia dos navios.

2.4.4 Vigilância de Embarcação

O decreto nº 56.467/1965 e a lei nº 4.859/1965, criaram a categoria de vigilância de embarcação, cuja regulamentação legal foi complementada em 1984 pela resolução nº 8.179 da SUNAMAM.

A lei 12.815/13, no art. 40, §1, inciso V, o definiu com trabalho portuário avulso, como sendo o responsável por toda a fiscalização referente ao acesso de cargas, pessoas a bordo das embarcações, fiscalizando e vigiando todas as movimentações feitas a bordo das embarcações.

Dentre as diversas funções inerentes à atividade tem-se a vigilância de portaló, que controla e fiscaliza a entrada e saída de pessoas a bordo; verifica a posição da escada do portaló, examinando a segurança e medidas de proteção; confecciona relatórios; verifica a saída de bordo de pessoas e animais. Antes da revogada lei 8.630/93, a contratação de vigia de portaló era obrigatória para navios de longo curso. No entanto, após a lei de modernização, se houver necessidade de um ou mais vigias para a embarcação, seja ela nacional ou estrangeira, cabotagem ou longo curso, o interessado deverá efetuar a requisição ao órgão gestor de mão de obra.

O vigia ronda cabe verificar a existência de escadas quebra-peito e cabos pendentes que facilitem o acesso às embarcações, providenciando, caso necessário, a sua remoção; coloca bacias de iluminação no lado ao mar da embarcação; verifica

a colocação das rateiras nas espias de amarração; evita o furto das mercadorias sob sua vigilância; verifica as entradas do porão, controlando o acesso; confecciona os relatórios respectivos.

Já o vigia rampa controla e fiscaliza a entrada e saída de pessoas, incluindo os tripulantes, veículos e impede a entrada de estranhos sem a devida credencial; evita a saída de bordo de objetos ou animais sem conhecimento das autoridades aduaneiras; verifica o posicionamento e a segurança da rampa de acesso.

O vigia rendição é aquele que substitui os vigias das respectivas equipes em seus impedimentos; colabora com os demais integrantes da equipe de acordo com a orientação do vigia chefe; notifica ao vigia chefe qualquer ocorrência ou irregularidade.

Cabe ao vigia chefe receber do tomador de serviço as instruções para a execução das suas atribuições; orienta os demais vigias para a execução das suas funções; presta aos vigias a devida assistência; mantém relacionamento direto com o tomador de serviço; responde pelo planejamento e coordenação do serviço a ser executado pela equipe, bem como confecciona os respectivos relatórios.

Normalmente é o agente de navegação que requisita o trabalho do vigilante de embarcação, visto que seu trabalho é de interesse do armador e não do operador portuário. No entanto, o que ocorre muitas vezes, é que o agente de navegação e operador portuário são a mesma pessoa.

2.4.5 Bloco

A lei nº 5.385/1968, regulamentava oficialmente a categoria de bloco.

Definida como trabalho avulso no §1, inciso VI, do art. 40 da lei 12.815/13. O bloco é responsável pela limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços afins.

O serviço de bloco surgiu originariamente para atender a demanda de emprego dos marítimos atingidos pela crise na indústria da navegação mercante. A denominação da atividade surgiu quando eles foram apelidados pelos demais trabalhadores portuários de “bloco dos sujos”, em razão de desempenharem suas funções em locais onde se sujavam muito.

Na verdade, o bloco não é um trabalho portuário propriamente dito. Trata-se de uma atividade conexas que não interfere diretamente na movimentação de mercadorias a qual o legislador concedeu o mesmo tratamento legal devido à prestação de serviços se dar no mesmo local em que ocorrem os demais trabalhos portuários e também devido ao contato constante entre os bloquistas e as demais categorias.

Atualmente, é comum que a própria tripulação do navio execute o trabalho de bloco, fazendo com que os trabalhadores avulsos desta atividade percam expressão numérica. Um fato que merece destaque é que no presente ano (2016), até o presente momento somente no mês de junho⁹ houve escalação de bloquistas. O mesmo acontece com os consertadores de carga, que vem perdendo em razão dos métodos modernos de movimentação de carga, que além de reduzir o número de avarias, diminui o tempo de estadia dos navios.

Ambas as atividades, bloco e conserto de carga, estão em extinção. O número de trabalhadores avulsos pertencentes aos seus quadros é escasso e raramente desempenham as funções previstas em lei. Seus sindicatos firmaram acordos de multifuncionalidade com sindicatos de outras atividades, o que tornou mais comum encontrarmos os bloquistas e consertadores desempenhando funções de vigilância de embarcações e estiva, por exemplo. Os serviços de peação e desapeação de carga, que não interessam à estiva devido ao fato da remuneração ser muito baixa, geralmente são executados pelos bloquistas.

Necessário lembrar que os multifuncionais não concorrem à escala em igualdade de condições com os demais trabalhadores avulsos. A prioridade é dos registrados, depois dos cadastrados. Havendo requisições não atendidas após a escala passar por aqueles que podem se habilitar com prioridade, recorre-se aos multifuncionais habilitados para a função visando preencher a demanda dos operadores portuários.

2.4.6 Capatazia

As atividades de capatazia foram definidas pela lei n 2.191/1954, sendo complementada pelos decretos n 3.844/1941 e 36.025/1954.

⁹ Conforme tabela na página 45

Até o advento da lei 8630/93, as atividades de capatazia estavam regulamentadas pelo art. 285 da CLT.

Atualmente a lei dos portos define a atividade como trabalho portuário avulso, não qual fica responsável pela movimentação de mercadorias nas instalações 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.

As atividades de capatazia eram efetuadas por trabalhadores portuários vinculados à administração portuária. Supletivamente, o trabalho era realizado pelos trabalhadores da categoria dos arrumadores. Com a lei de modernização, o número de trabalhadores portuários vinculados à administração foi drasticamente reduzido.

Dentre as diversas funções desempenhadas pelos trabalhadores portuários para o cumprimento das atividades de capatazia, o fiel é o depositário das cargas sob a jurisdição dos armazéns; supervisiona e fiscaliza as operações de armazenagem e de entrega das cargas; acompanha as vistorias nas mercadorias depositadas nos armazéns, pátios, silos; verifica a separação e pesagem; orienta a distribuição das cargas nos locais de armazenagem; fiscaliza a documentação referente ao embarque de mercadorias em trânsito armazenadas ou depositadas para posterior embarque; acompanha as mercadorias embarcadas e desembarcadas; fiscaliza lista de apartação, boletim informativo de carga, termos de avaria, limpeza de pátio, arrumação e contagem de estrados, containers, vagões, caminhões, abertura e fechamento de armazéns, desembaraço aduaneiro das declarações de importação.

Já o ajudante de fiel auxilia no cumprimento das funções citadas no parágrafo anterior.

O encarregado de operação portuária é aquele que supervisiona, coordena, orienta e fiscaliza a execução das operações portuárias, bem como requisita e distribui os equipamentos e os ternos de capatazia necessários ao trabalho; acompanha as manobras de atracação e desatracação das embarcações, verificando local e condições de segurança do cais; distribui a carga para os pátios e armazéns; orienta e fiscaliza o abastecimento de água, óleo e energia elétrica nas embarcações; verifica o destino das mercadorias e providencia o seu encaminhamento; fiscaliza a utilização de Equipamento de Proteção Individual – EPI pelos TPAs; solicita equipes de combate a incêndio por ocasião do carregamento e descarregamento de cargas perigosas;

comunica ao setor competente a necessidade de desobstrução das linhas de guindastes, dalas, torres, sugadoras, pátios, armazéns e silos; fiscaliza a aplicação das normas de higiene e segurança do trabalho.

O operador guindasteiro é aquele que realiza a operação em equipamento de transporte e içamento vertical (guindaste elétrico, portêineres, transêineres sobre trilhos, torre, sugadora, carregadores/descarregadores, elevadores de carga, ponte rolante, equipamento de sucção e equipamentos similares).

Já o operador de maquinas efetua a operação em equipamentos de transporte sobre pneumáticos (empilhadeiras, tratores, veículos, veículos no sistema roll-on-roll-off, transtêineres, pás carregadeiras e equipamentos similares).

O manobrista é o responsável pela operação de manobra ferroviária auxiliar ao deslocamento da carga.

O conferente de capatazia executa serviços de conferencia nas lingadas, registros e controles das mercadorias descarregadas, ou embarcadas, armazenadas ou em transito no porto organizado, a conferencia e fechamento fina das descargas provenientes das embarcações, suas faltas e acréscimos.

Após as mudanças implementadas pela revogada lei 8630/93, o exercício das funções supracitadas, antes realizado pelos trabalhadores portuários vinculados à administração e supletivamente pelos arrumadores, passou a ser desempenhado em igualdade de condições.

O Manual do Trabalho Portuário e Ementário (2001, p. 21), nos diz que:

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

Dessa forma, a atividade de capatazia nos portos brasileiros está associada a mais de uma organização sindical, o que geralmente resulta em conflito de interesses.

Outro aspecto de suma importância para o entendimento da categoria dos trabalhadores avulsos é o órgão que gerência este exército de trabalhadores.

3 DA GESTAO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

3.1 Do Órgão Gestor de Mão de Obra

O Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO, foi instituído por força da lei 8.630/1993 com o claro objetivo de acabar com o monopólio da oferta de mão de obra por parte dos sindicatos de avulsos.

Após muitos anos do referido monopólio, os sindicatos viram seu poder se esvaziar. Os sindicalistas subestimaram o poder de pressão do lado patronal, que tinha no antigo sistema de gestão de mão de obra um dos maiores entraves à modernização da infraestrutura portuária brasileira.

Durante o período de discussões acerca da implantação do novo modelo de gestão dos portos nacionais, os trabalhadores lutaram na defesa do antigo sistema, acabando por perder a oportunidade de influenciar, de maneira mais favorável os seus próprios interesses.

O legislador pátrio formulou o modelo de gestão de mão de obra com base no modelo adotado pelo continente europeu. Segundo Santos Neto e Xavier Ventilari (2000, p. 85):

A idéia do OGMO foi adaptada do Centro de Empregadores do Porto de Antuérpia (Bélgica), com a diferença que no modelo belga o controle do órgão gestor pertence apenas aos empresários. No modelo brasileiro existem representantes dos operadores e trabalhadores portuários e ainda dos usuários dos serviços portuários.

Com a implantação nos portos, os OGMOs enfrentaram muitas dificuldades nos primeiros anos de vigência da revogada lei 8.630. Os trabalhadores portuários, descontentes com as mudanças em curso, se utilizavam de diversos artifícios para sabotar o novo modelo, principalmente no tocante ao surgimento da figura do órgão gestor.

Esta resistência exacerbada por parte dos trabalhadores fez com que muitos especialistas acreditassem que a nova lei não teria efetividade. Neste sentido, Stein (2002, p. 76)

Apesar de a inter-relação entre os trabalhadores portuários avulsos e os portos brasileiros ser histórica, e terem em sua maioria, por intermédio de seus respectivos sindicatos, acompanhado e participado da elaboração da Lei n. 8.630, que determinou as mudanças que foram paulatinamente sendo aplicadas aos portos brasileiros, a classe obreira não foi devidamente preparada para uma melhor assimilação das alterações que impreterivelmente viriam a acontecer no âmbito do trabalho portuário – talvez por ter subestimado o poder de pressão da classe empresarial, que há muito pedia mudanças no ambiente de trabalho portuário, as quais hoje se mostram realidade.

Conforme art. 32 da lei 12.815, os operadores portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário em cada porto organizado.

O Órgão Gestor tem como finalidades a administração do fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário avulso, a manutenção, com exclusividade, do cadastro do trabalhador portuário e do registro do trabalhador portuário avulso, bem como a promoção do treinamento e da habilitação profissional do trabalhador portuário, devendo inscreve-lo no cadastro.

Também são finalidades do OGMO a seleção e o registro do trabalhador portuário avulso, o estabelecimento de número de vagas, bem como a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso, a expedição dos documentos de identificação do trabalhador portuário avulso, a arrecadação e repasse, aos respectivos beneficiários, dos valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais , sociais e previdenciários.

Existe a possibilidade de dispensa da intervenção do OGMO nas relações entre capital e trabalho no porto no caso de vir a ser celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços (Parágrafo Único do art. 32 da lei 12.815/2013).

O OGMO é competente, na forma do artigo 33 da atual lei dos portos, no que diz respeito à aplicação de penalidades disciplinares, promover a formação

profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e trabalhador portuário avulso, bem como programas de realocação e de incentivo ao cancelamento de registro e de antecipação de aposentadoria, arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários.

Compete ao Órgão Gestor, também, arrecadar as contribuições destinadas ao seu custeio, zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso, bem como submeter à administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

O órgão não responderá perante os tomadores de serviços ou terceiros pelos prejuízos causados pelos TPAs. No entanto, será responsável solidário aos operadores portuários pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso, podendo exigir dos operadores prévia garantia dos respectivos pagamentos para atender a requisição da mão de obra.

3.1.1 Conselho de supervisão e diretoria executiva

Nos termos do artigo 38 da lei 12815/13, o órgão gestor terá, obrigatoriamente, um conselho de supervisão e uma diretoria Executiva.

O conselho será composto por três membros titulares e seus respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados pelos blocos dos operadores, trabalhadores e usuários dos serviços portuários.

A competência do Conselho de Supervisão engloba a deliberação sobre a forma, número de vagas e periodicidade para acesso ao registro dos trabalhadores portuários avulsos; baixar normas sobre a seleção e o registro dos TPAs; fiscalizar a gestão dos diretores, podendo examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão, solicitando informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos (art. 38, §1º, I, II e III da lei 12815/13).

Já a Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários,

cujo prazo de gestão não será superior a três anos, podendo ser redesignado para o cargo (art. 38, §2).

Até o máximo de 1/3 (um terço), os membros do Conselho de Supervisão poderão ser designados para cargos de diretores (art. 38, §3).

3.1.2 Da requisição dos trabalhadores portuários avulsos

Quando o operador portuário ou tomador de serviço necessitar de mão de obra para uma operação, irá requisitá-la junto ao OGMO. Da requisição constarão informações pertinentes ao período, data, navio, operação, local de atracação, composição de equipes e etc.

O objetivo da requisição é transferir ao procedimento de escalação de TPAs, em tempo hábil, os dados das requisições de serviço da mão de obra portuária avulsa, na conformidade das convenções coletivas de trabalho, acordos coletivos, legislação vigente e necessidades operacionais de situações não previstas nos requisitos legais, devido à complexidade da operação portuária.

Poderá ocorrer que a requisição de serviço, devido a peculiaridades operacionais não previstas nas convenções coletivas e/ou acordos coletivos, traga o resultado de negociações entre os representantes da atividade profissional e o requisitante que deverão ser acatadas pelo OGMO.

Operador portuário ou tomador de serviço só poderá requisitar fora do horário para complementação de TPAs aos ternos já requisitados. A única exceção fica para a requisição de trabalhadores de capatazia em caso de atendimento às autoridades fiscalizadoras e/ou necessidade emergenciais.

3.1.3 Da escalação do TPA

Os trabalhadores portuários avulsos interessados em concorrerem às escalas apresentadas, conforme a disponibilidade dos serviços requisitados, deverão se dirigir aos terminais de habilitação portando seus respectivos crachás de identificação funcional expedidos pelo OGMO, que irá proceder à escalação dos trabalhadores habilitados através do sistema de rodízio, respeitando o intervalo mínimo de onze

horas entre duas jornadas de trabalho, salvo casos excepcionais previstos em convenções ou acordos coletivos de trabalho.

O trabalhador pode recusar ir ao serviço oferecido, aguardando uma próxima oportunidade de sua preferência. No caso de falta de TPAs na escalação referente à atividade original de registro ou cadastro, o sistema disponibiliza os TPAs multifuncionais habilitados para suprir a falta.

3.1.4 Segurança do Trabalhador Portuário Avulso

Presente na lei 12.815, a segurança do trabalhador portuário avulso, tem como objetivo verificar as condições de segurança nos locais em que os TPAs realizam suas atividades, através de inspeções programadas e não programadas, visando a prevenção de acidentes e doenças do trabalho, além das demais atribuições previstas pela NR-29.

Os profissionais da área de segurança acompanham a execução das tarefas realizadas pelos TPAs tanto em terra como a bordo dos navios, observando as condições de segurança do local, das máquinas, dos equipamentos e a utilização dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI's) pelos avulsos.

Os profissionais da área de segurança do trabalho acompanham as reuniões da CPATP (Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário), realizadas mensalmente, conforme calendário pré-definido no início de cada gestão, passível de mudanças conforme deliberado a qualquer tempo, pela comissão. Sendo as orientações registradas em ata.

Além disso, no que se refere a questões de segurança, são organizados, em conjunto com a área de treinamento, cursos, palestras técnicas e seminários. Há ainda uma colaboração com a CPATP na organização da Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário, que ocorre anualmente em diversos portos brasileiros.

3.1.5 Medicina e saúde ocupacional

Esta atribuição tem como objetivo estabelecer controle médico ocupacional de todos trabalhadores portuários avulsos, visando a prevenção de doenças do trabalho, conforme preconizam a NR-7 e NR-29.

O médico do trabalho requisita exames complementares conforme PCMSO (Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional). Após avaliar os resultados dos exames complementares, realiza o preenchimento da Ficha de Exame Médico Ocupacional, executa o exame físico-mental e preenche a Ficha de Exame Médico.

Caso o exame admissional esteja dentro da normalidade, o médico emite o ASO (Atestado de Saúde Ocupacional) com o resultado “apto”. Na situação em que o exame admissional não esteja dentro da normalidade, o ASO constará o resultado “inapto”, sendo o trabalhador portuário afastado do exercício de suas funções.

3.1.6 Da capacitação dos Trabalhadores Portuários Avulsos

Consiste no estabelecimento de uma sistemática para a capacitação e aprimoramento profissional do trabalhador portuário avulso, com base na lei 12.815/2013, principalmente no tocante a multifuncionalidade.

As necessidades de aprimoramento são identificadas pela verificação de índices de escolaridade, de habilitação por atividade profissional e função, faixa etária e demandas operacionais. No final de cada ano, o OGMO elabora o Plano de Capacitação para o ano seguinte, com todas as atividades a serem desenvolvidas, aprovadas e com disponibilidade orçamentária este são executados. No entanto, o plano pode ser atualizado, no decorrer do ano de sua aplicação, conforme demandas que venham a surgir.

O OGMO encaminha aos sindicatos profissionais a relação com os cursos do PREPOM (Programa de Ensino Profissional Marítimo e Portuário), gerenciado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), ligado ao Ministério da Defesa, destinados a promover a formação e o aperfeiçoamento profissional dos trabalhadores portuários.

Os cursos do PREPOM são ministrados com recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), também administrada pela DPC. Aprovada a proposta, a liberação de recursos ocorre a partir da assinatura

de Convênio entre OGMO e Capitania dos Portos, que é o representante legal da Diretoria de Portos e Costas.

A Capitania dos Portos acompanha e fiscaliza a aplicação dos cursos e dos recursos, além do cumprimento das cláusulas e condições constantes do convênio, que tem como premissa básica a formação e qualificação profissional do trabalhador avulso, habilitando para o exercício das atividades referentes à operação portuária.

3.1.7 Da fiscalização do serviço portuário avulso

As ações de fiscalização atendem aos chamados de operadores portuários, tomadores de serviço, sindicatos representativos e trabalhadores portuários avulsos, para a fiscalização das atividades de bordo e de capatazia, providenciando que haja cumprimento dos requisitos legais.

O fiscal verifica os lançamentos das requisições por período, bem como o quadro de TPAs escalados, para ter conhecimento das operações em andamento. Uma vez no local de fiscalização, o fiscal deve preencher adequadamente o Termo de Ocorrência Operacional (TOO), devendo verificar, tanto a bordo quanto em terra, se os serviços estão sendo realizados em conformidade com a legislação vigente, acordos e convenções coletivas de trabalho, principalmente se os ternos de trabalhadores avulsos estão completos para as fainas que irão executar.

O fiscal deve procurar identificar o trabalhador pelo crachá do OGMO. Na dificuldade de realizar este procedimento, a identificação pode ocorrer por meio de informações do chefe da equipe. É preciso verificar se os números de registro ou cadastro dos trabalhadores em serviço são os mesmos que constam nas listas da escalação diária.

3.1.8 Do cálculo e do pagamento dos Trabalhadores Portuários Avulsos

O OGMO também é responsável por gerar a folha de pagamento para que seja efetuada a remuneração do trabalhador portuário avulso requisitado para determinada faina, em concordância atual legislação.

Poderá o Órgão Gestor de Mão de Obra, também, requisitar dos operadores portuários um adiantamento dos valores referentes ao pagamento das equipes de determinada operação, visando evitar a inadimplência trabalhista.

O Órgão também efetua os descontos e repasses referentes aos encargos trabalhistas, sociais e fiscais dos trabalhadores portuários, por exemplo: férias, décimo terceiro, contribuições sindicais e imposto de renda.

3.1.9 Subordinação do Trabalhador Portuário avulso e Comissão Paritária

No tocante à subordinação do trabalhador portuário avulso, Santos Neto e Xavier Ventilati (2000, p. 56) sustentam que:

Trabalho avulso é trabalho subordinado. Não fosse subordinação seria preferível enquadrá-lo como trabalhador autônomo. Subordinação mais tênue e fluida que a do empregado, mas mesmo assim a subordinação. O trabalhador avulso obedece às ordens do tomador de serviços, sujeitando-se, durante o período da prestação de serviços, ao seu poder diretor. Possui também o direito de resistência contra as ordens injustas ou desconformes com a natureza das suas funções, pois a subordinação, no direito do trabalho, deve ser vista sempre como subordinação contratual, ou seja, a subordinação jurídica do trabalhador livre.

Podemos dividir a subordinação do trabalho portuário avulso em dois poderes: o poder diretor e o poder disciplinar. Este último será exercido de maneira exclusiva do Órgão Gestor de Mão de Obra, cuja competência para esta finalidade está prevista no artigo 33 da lei 12.815/2013. Já o poder diretor será exercido pelos operadores portuários.

Compete ao OGMO aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas, na lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive, no caso de transgressão disciplinar, as penalidades de advertência (verbal ou por escrito), suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias e o cancelamento do cadastro ou registro junto ao próprio órgão (Art. 33, inciso I, letras a, b e c).

O poder disciplinar do OGMO está previsto em lei, enquanto a caracterização detalhada dos deveres e transgressões disciplinares geralmente consta nas convenções e acordos coletivos.

Nos casos de descumprimento das disposições legais ou convencionadas, o OGMO irá realizar a constatação das irregularidades e apuração dos fatos pertinentes através de seus fiscais, sendo emitida uma notificação ao TPA para que o mesmo apresente defesa por escrito no prazo previsto, acompanhada da documentação pertinente, em atenção ao princípio da ampla defesa e do contraditório¹⁰

A interposição da defesa implica na suspensão dos efeitos da penalidade aplicada pelo OGMO até o julgamento da mesma. Caso o trabalhador não interponha sua defesa tempestivamente, estará sujeito à pronta aplicação da penalidade respectiva, sem qualquer julgamento ou análise de mérito.

Uma vez instituído o processo administrativo, o mesmo será colocado em pauta para apreciação da Comissão Paritária. Prevista no artigo 37 da lei 12.815, a referida comissão deve ser instituída no âmbito do Órgão Gestor de Mão de Obra para julgar os litígios decorrentes da relação capital x trabalho nos portos.

A Comissão Paritária é constituída por representantes dos operadores portuários e dos sindicatos de obreiros, cada bloco é composto de seis membros, sendo três titulares e três suplentes. As reuniões ocorrem, ordinariamente, uma vez ao mês e, extraordinariamente, sempre que convocadas.

Caso a comissão julgue procedente a defesa do TPA, suspendem-se os efeitos da penalidade. Caso contrário, será mantida a aplicação da penalidade, que estava sob efeito suspensivo até análise e julgamento pela comissão Paritária.

Em caso de impasse, as partes deverão recorrer à arbitragem de ofertas finais (Art. 37, § 1º, da lei 12.815/2013).

¹⁰ Clausula Vigéssima da convenção coletiva 2015/2017 do sindicato dos estivadores e dos trabalhadores em carvão mineral de Rio grande, Pelotas e São Jose do Norte, contém a seguinte redação: “§5 – O direito de defesa sera concedido através de recursoa COMISSÃO PARITÁRIA, em razoes escritas, acompanhadas, também por escrito, das respectivas provas que o justifiquem, firmadas pelo recorrente, ou por procurador devidamente constituído, e deverão ser protocolados junto ao OGMO/RG no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis contados a partir do recebimento de notificação da infração cometida, ficando suspensa a aplicação da penalidade até o julgamento final;”

Após a análise do órgão gestor de mão de obra e anteriormente os tipos de categorias de avulsos existentes, se faz necessário o estudo acerca da implantação da multifuncionalidade.

4 MULTIFUNCIONALIDADE

4.1 Conceito de multifuncionalidade

O conceito de multifuncionalidade surge no momento em que o próprio trabalhador não passa mais a ser visto como Estivador, Arrumador, Conferente, Consertador, Vigia de embarcações, trabalhador de Bloco, Guindasteiro e portuário e passa a ser chamado de trabalhador portuário avulso.

As antigas funções anteriormente vistas de forma separada agora passam a ser vistas como atribuições de uma única função, o TPA. O contrato dos trabalhadores com esse novo viés funcional foi posto através da revogada lei 8.630/93, no seu art. 57, da seguinte maneira:

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

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

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

Este texto, que faz referência as tradicionais atividades até então exercidas pelos trabalhadores, onde agora poderão ser realizadas por todos aqueles credenciados ao OGMO. O meio pelo qual torna-se possível o exercício dessas variadas atividades por um único trabalhador são os contratos, os acordos e as convenções coletivas. O prazo para estabelecer essa nova sistemática de trabalho era de cinco anos permitindo as adaptações necessárias à prática laboral.

Acerca das colocações referentes a criação de uma única categoria, os TPA, com diferenciadas funções, os renomados autores Paixão e Fleury comentam: “ A

disposição decorre do fato de que as atividades descritas na Lei de Modernização não são como já frisado, descrições de categorias profissionais. ”

Ao tratar do texto legal que trouxe consigo a multifuncionalidade, relatando as dificuldades quando a sua conceituação, Carvalho (2005, p.25) assim se posicionou:

Uma das inovações da Lei de modernização dos Portos, no que diz respeito a mão-de-obra avulsa, foi a perspectiva de haver multifuncionalidade de serviços prestados pelos trabalhadores portuários. Por esse conceito que a lei não define, o trabalhador portuário deve se inserir nos novos processos de movimentação de cargas e se aperfeiçoar não somente em sua própria atividade, mas também nas demais. Objetivou o legislador criar o trabalhador portuário polivalente.

A multifuncionalidade então estava criada, tanto que o Manual do trabalho Portuário e Ementário (2001, p. 08) se encontra o princípio da multifuncionalidade:

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

Visto essa nova sistemática trabalhista multifuncional, agora basta saber como esse preceito legal vem sendo aplicado entre os trabalhadores portuários avulsos.

4.2 Aplicação da multifuncionalidade

Como observado anteriormente surge a previsão de multifuncionalidade no trabalho portuário avulso. Destarte, o cumprimento da norma buscava a implantação da multifuncionalidade em todos os portos do país, ocorre que passaram-se cinco anos e a poucos portos efetivamente tinham se adaptado a esta nova realidade, permanecendo o sistema de escalação inalterado.

Não só a lei 8.630/93 instigou a realização do trabalho multifuncional. Internacionalmente temos a Recomendação 145 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), é importante observar o que preleciona Neto e Ventilari (2007, p.142) sobre a citada convenção.

Na esteira da ratificação da Convenção 137 da OIT, o Brasil aceitou também a Recomendação 145 da OIT que trata das repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos.

As recomendações internacionais do trabalho não têm a natureza jurídica obrigatória das convenções, e não estão sujeitas à ratificação. A adoção de uma convenção se acompanha frequentemente da adoção de uma recomendação. A recomendação tende a complementar a convenção mediante disposições detalhadas. As disposições de uma recomendação podem ser úteis para precisar e explicitar os princípios de uma convenção, e podem contribuir para orientar as políticas nacionais.

O texto da Recomendação 145 da OIT traz algumas orientações específicas ao trabalho multifuncional, assinalando alguns pontos da Recomendação, Neto e Ventilari (2007, p.144) transcrevem:

6. Diminuição do número de categorias especializadas com a capacitação dos trabalhadores para executarem um número maior de tarefas (multifuncionalidade);
7. Supressão da distinção entre trabalho de bordo e trabalho de terra;
8. O número de registrados deve ser revisto periodicamente para que o quadro de portuários não se torne excessivo;
9. Programas de readaptação profissional em caso de diminuição de demanda nos portos;

Estes pontos destacados, são os mais importantes da Recomendação 145 da OIT no que diz respeito a multifuncionalidade.

Orientação já existia, regulamentação da matéria ainda que de forma não muito detalhada também já existia, mas o trabalho multifuncional mesmo assim não saia dos textos legais, estando longe da realidade dos trabalhadores avulsos.

No que diz respeito à aplicação da multifuncionalidade, ela não vem sendo aplicada de maneira uniforme, dando oportunidade a todos os trabalhadores qualificados para os serviços, conseguirem realizar as mais variadas funções. O que

percebemos na atualidade são trabalhadores escalados dentre as suas funções primárias, com exceção dos casos de complementação.

Nesta mesma seara, a multifuncionalidade do trabalho portuário avulso é realizada, apenas, na forma de complementação dos quadros específicos das diferentes categorias de trabalhadores avulsos. Para se visualizar melhor a situação, podemos pegar como exemplo os trabalhadores avulsos da cidade de Rio Grande, que na última Convenção coletiva de trabalho realizada entre o Sindicato dos operadores Portuários do Rio Grande do Sul – SINDOP/RS e o Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em carvão e Mineral do Rio Grande, Pelotas e São José do Norte – SINDESTIVA, com início de vigência em primeiro de maio de dois mil e quinze, estando vigente até trinta de abril de dois mil e dezessete. Ressalta-se a cláusula vigésima quinta da Convenção:

CLÁUSULA VIGESIMA QUINTA – CONDIÇÕES PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL

A atividade de ESTIVA será exercida nos limites da área do PORTO ORGANIZADO DE RIO GRANDE, SÃO JOSÉ DO NORTE E PELOTAS e será realizada por trabalhadores portuários de acordo com a legislação em vigor.

Parágrafo único – Na falta de TPAs registrados e/ou cadastrados, a atividade de ESTIVA poderá ser exercida por TPAs multifuncionais, devidamente qualificados para a atividade de ESTIVA, que após terem concorrido nas respectivas escalas da sua categoria, não tenham sido engajados.

Como pode-se observar, na prática a multifuncionalidade no porto de Rio Grande é realizada na forma de complementação, onde na falta de um trabalhador da estiva, por exemplo, permitirá que um trabalhador de bloco depois de concorrer na sua escala e não ser chamado possa posteriormente ser escalado para o serviço de estiva. Ressalta-se que o trabalhador deve ser qualificado para o desempenho de suas funções.

Dessa forma pode se visualizar na prática como vem sendo aplicada a multifuncionalidade nos portos, prevista na lei 12.815/2013.

4.3 A problematização acerca da implantação do trabalho multifuncional

A problematização acerca da implantação do trabalho multifuncional começa justamente na inserção desses trabalhadores em categorias que até então não pertenciam.

Nos portos, inserir a multifuncionalidade esbarra em arraigados costumes, no forte “espírito de corpo” e até na competição por trabalho entre os TPA. Os hábitos e costumes dos trabalhadores avulsos foram adquiridos ao longo dos anos e se fazem presentes na clara distinção entre as diversas atividades, as quais tem bem demarcadas suas áreas de atuação. Tanto é que ainda hoje existem conflitos de representatividade entre sindicatos de trabalhadores portuários e de sindicatos de arrumadores em alguns portos. (CARVALHO, 2005, p.25)

Os trabalhadores portuários avulsos em regra estavam acostumados a exercerem somente suas funções diante de sua dita profissão. O estivador, por exemplo, realiza suas fainas a bordo sempre na preocupação de preservar seu serviço, o mesmo acontecia com os demais trabalhadores avulsos.

Quando se fala que os trabalhadores, em regra, estavam acostumados a exercerem somente as suas funções é por que: “ No sistema anterior à lei 8.630/93, alguns trabalhadores eram filiados e matriculados em dois ou mais sindicatos, o que lhes possibilitaria escolher o trabalho de melhor remuneração, pois concorriam em várias escalas simultaneamente” (PAIXÃO E FLEURY, 2008, p. 40 e 41), desse modo fugiram da regra.

O sindicato através de seus membros sempre foi símbolo de resistência em busca de melhores condições de trabalho.

Nesse contexto surge uma lei que mudava todo o modo como vinha se operacionalizando o trabalho portuário. A desconfiança sempre foi muito grande apesar de boa parte dos trabalhadores participarem de todo o processo de criação da legislação. A única certeza era de que mudanças necessitavam ocorrer visto o grande contingente de trabalhadores, em contrapartida novos processos de manipulação de cargas chegavam e reduziam o número de trabalhadores por operação.

Com esta mudança muitos trabalhadores recorreram às indenizações que foram asseguradas por força do art. 59 da lei 8630/93:

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

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

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

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

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

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

Já aqueles que ficaram passaram por um momento de incerteza em relação ao futuro de seu trabalho. Até dezembro de 1994, 1.333 pedidos de cancelamentos de registros foram protocolados no OGMO de Rio Grande, onde após análise dos processos de cancelamento, 910 trabalhadores tiveram seus pedidos deferidos.¹¹

A preocupação desses trabalhadores era sim muito pertinente, sai resistência quanto ao novo modelo de gestão foi dado em prova quando na tentativa do então recém-criado OGMO realizar a escalação dos trabalhadores. O OGMO-RG só conseguiria ter o efetivo controle das escalações muito tempo depois de sua criação, destarte, seu controle é limitado a requisição, pedido dos trabalhadores, realizado pelos operadores portuários e entregue ao OGMO que repassa aos sindicatos, permanecendo a maioria das escalações, chamadas, sendo feitas pelos fiscais dos sindicatos, dentro dos próprios estabelecimentos sindicais.

A dificuldade na inserção do OGMO ao sistema portuário de certa forma trazia problemas aos trabalhadores já que o OGMO seria grande intermediador dos serviços prestados aos operadores portuários. Com isso a multifuncionalidade ficava estagnada e o problema com a oferta de serviços e demandas de trabalhadores se mantinha.

¹¹ Os dados foram extraídos do sítio eletrônico: <http://www.ogmo-rg.com.br/historico/>, acessado em 12/08/2016.

Nos deparamos ainda com o problema da adequação dos TPAs as novas funções, prerrogativas está que é do OGMO, devendo ser feita através do oferecimento de cursos aos trabalhadores, habilitando-os e adaptando-os aos novos processos de manipulação de cargas.

A implantação da lei era lenta e com isso o trabalho também diminuía, Oliveira (2011, p. 59) em seu texto escrito em 1994 assim descreveu:

Com efeito, para fugir dos caros e ineficientes serviços de Rio Grande, muitos exportadores estão embarcando seus produtos por Imbituba – primeiro porto brasileiro inteiramente privatizado – o qual, embora no Estado vizinho de Santa Catarina, fica a mesma distancia (360 km) de Rio Grande para o Centro Industrial de Novo Hamburgo (RS). Os desvios de exportações gaúchas, notadamente de calçados e fumo, para os portos catarinenses (incluindo Itajaí, também em rápida privatização) em 1993, apenas quanto às perdas na cobrança de ICMS, determinou redução superior a US\$ 1 milhão na arrecadação municipal de Rio Grande, segundo o próprio prefeito Alberto Leite (PSDB).

Via-se a necessidade da implantação da modernização que agora já estava ao menos disciplinada faltando apenas sua efetivação. As perdas serviam de incentivos a comunidade portuária de Rio Grande, pois era perceptível que todos estavam perdendo em especial os trabalhadores, que além de enfrentarem o problema da modernização da estrutura portuária, tinham também de enfrentar a diminuição da movimentação de cargas.

A solução mais fácil seria se os trabalhadores se unissem em busca de um interesse comum, o trabalho, ao invés de ficarem se enfrentando no resguardo de suas categorias de forma unilateral.

É evidente que ninguém tinha como objetivo a diminuição do trabalho, mas a realidade era outra, se fizermos uma singela comparação entre o número de trabalhadores na época de criação do OGMO Rio Grande, em 1995 existia um contingente de 3.297 trabalhadores em contrapartida dados de junho de 2016 mostram um total de 949 trabalhadores habilitados para concorrer as escalas.¹²

Estes dados são preocupantes uma vez que a movimentação de cargas, vem aumentando exponencialmente, enquanto isso o trabalho diminuindo sendo este o

¹² Dados retidos do sítio eletrônico: <http://www.ogmo-rg.com.br/estatisticas>, acessado em 13/08/2016.

efeito das novas tecnologias empregadas no porto, tecnologias essas que diminuí em muito a quantidade de trabalhadores.

Quanto ao prazo para implantação da multifuncionalidade que está previsto na lei, este era de cinco anos, ou seja, em 1998 a multifuncionalidade já era para estar bem definida quanto a sua aplicação, na atual lei dos portos foi omitido este prazo, visto que esta multifuncionalidade está a pequenos paços sendo efetivamente implantada.

Nos dias atuais a preocupação é justamente em relação as oportunidades de trabalho que vem sendo ofertadas as TPAs. A (tabela 1) mostra o que vem acontecendo com a oferta de fainas. Analisando esses dados é perceptível que uma categoria desde janeiro não possui escalas e outra categoria somente teve escalas no mês de junho, essas categorias são consertadores e bloco. Diante desta realidade, como ficam esses trabalhadores sem poder trabalhar, por falta de serviços, ao mesmo tempo, existe um recurso que pode sanar com esse problema, a multifuncionalidade, em compartida há fortes costumes dos trabalhadores no sentido de assegurar aqueles serviços que antes só cabiam a sua categoria.

Tabela 1 - TOTAL DE ESCALAS MES DE JUNHO DE 2016

| 04 - Total de Escalas em JUNHO/2016 , por categoria | |
|---|---------|
| CATEGORIA | ESCALAS |
| Arrumadores | 7.871 |
| Bloco | 15 |
| Conferentes | 718 |
| Consertadores | |
| Estivadores | 7.719 |
| Portuários | 903 |
| Vigias | 631 |

Fonte: <http://www.ogmo-rg.com.br/estatisticas>

Esta falta de escalação não seria tão preocupante se essa falta de serviço fosse apenas repentina, exclusivamente de um mês, tendo em vista que tais trabalhos dependem da movimentação de cargas no porto.

Mas o que acontece não é isso, os serviços principalmente dos trabalhadores em bloco, são escassos, tanto que conforme (tabela 01) confirma essa escassez ao registrar que no ano de 2016 até o momento a última escalação para este tipo de serviço somente ocorreu em junho.

Situação ainda pior é a dos consertadores, pois conforme estatísticas do sítio oficial do OGMO Rio Grande, no período de 2011 até 2016 não possui escalas para esta categoria, pode-se concluir que esta categoria está em processo de extinção.

Com isso, é perceptível que a atual lei dos portos lei 12.815/13, pretende como a revogada lei 8.630/93 também pretendeu, que estas categorias de trabalhadores não fossem maus vistas isoladamente, mas sim como TPAs.

Um grande problema que pode ser o empecilho para a aplicação da atual legislação é a relação de valores pagos a cada serviço, pois aquelas categorias que ganham mais, não estão dispostas a ceder seus serviços aos que ganham menos.

Os trabalhadores com melhores funções não querem laborar nas funções que são consideradas inferiores à sua, mesmo sendo natural essa variação de funções e valores pagos a cada serviço, pois isso também acontece entre trabalhadores da mesma categoria. Repensando essa situação, nada impede, por exemplo, que um estivador, categoria considerada de melhor remuneração que a capatazia, possa ganhar menos que um trabalhador de capatazia dependendo do trabalho a ser realizado. O valor pago pelo serviço de conexo, função esta considerada inferior dentre os serviços da estiva pode ser bem menos que o valor pago a outro serviço realizado pelo trabalhador de capatazia.

Apesar de todo o esforço aplicado ao longo dos anos, para que os trabalhadores avulsos de alguma forma conseguissem manter seus postos de trabalho, ainda nos debatemos com questões com essa da escolha de um trabalho em detrimento de outro. Alguns trabalhadores preferem ficar alguns dias sem trabalhar

ao ter que exercer aquela função que também compete a sua categoria, mas é menos remunerada.

Quando se fala que alguns trabalhadores realizam essa prática de escolha de fainas, é justo para não ocorrer generalização de toda uma categoria.

Percebe-se por outro lado que existe categorias que durante o ano que não possuem uma continuidade de serviços.

4.4 O desafio do trabalhador portuário avulso frente as novas tecnologias operacionais

Com o passar dos anos, cada vez mais os processos produtivos mudam, estas mudanças estão ocorrendo em um ritmo muito acelerado, novas tecnologias são desenvolvidas em um curto espaço de tempo. Os portos brasileiros sofreram muitas mudanças nos equipamentos utilizados para realizar os trabalhos. Visto que com o crescimento das exportações¹³ os portos precisaram aprimorar seu processos para que assim consigam uma melhora agilidade e competitividade com os portos mundiais.

O emprego de novas tecnologias em Rio Grande foi introduzido a partir da revogada lei 8.630. O modelo anterior a lei 8630 pode ser sintetizado pela grande burocracia e má gestão dos portos, após a lei de modernização dos portos foi possível um avanço nos investimentos privados. A privatização esta que foi muito contestada, mas que gera uma eficácia ao desenvolvimento portuário. A atual lei dos portos avanço ainda mais neste sentido, segundo Francisco Edivar (2015, p15),

[..] a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias poderá ser feita direta ou indiretamente pelo União. Na indireta, a União transfere a uma pessoa jurídica a exploração mediante 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).

No meio desse processo de modernização estava os trabalhadores, sendo atinente a preservação de seus direitos. Em contrapartida era inevitável a diminuição

¹³ Notícia sobre o aumento da movimentação portuária, <http://jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=88984>. Acessado em 20/08/2016

do trabalho. Não se pode tratar de modo rasteiro que as máquinas eram as responsáveis por diminuir os serviços dos trabalhadores, na verdade se trata de uma transição para a adequação aos novos processos de movimentação, pois estas medidas visam justamente a melhora na agilidade e na segurança do trabalhador.

O cenário em 1993 era crítico, não era mais possível exportar boa parte das riquezas, tendo em vista o alto custo operacional e a demora nas operações inviabilizavam o escoamento de nossas mercadorias, gerando reflexos em toda a sociedade, eis que permanecíamos estagnados diante de um sistema de que não mais suportava a demanda comercial nacional e internacional.

Era fato a diminuição no número de trabalhadores portuários. Com a tecnologia dos novos equipamentos utilizados nas operações, acontecia o que parecia ser um paradoxo, pois ao mesmo tempo em que a mão de obra diminuía a movimentação de cargas começava a crescer, efeito este da tecnologia na movimentação das mercadorias.

No âmbito internacional, a convenção 137 da OIT que foi ratificada pelo decreto 1.574 de 31/07/1995, assim dispõem no art. 1º do mencionado decreto:

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

O Brasil foi um dos países que se tornou signatário desta convenção, em seus textos está presente a preocupação com o futuro dos trabalhadores portuários em face das novas tecnologias operacionais. Não se pode olvidar do descrito na Constituição Federal, no seu artigo 7º, XXVII, onde já se previa a proteção ao trabalhador em face da automação.

A convenção 137 da OIT teve sua vigência no segundo semestre de 1975, e só foi ratificada pelo Brasil em 1995, um lapso temporal muito grande para um país que necessitava de no mínimo orientações acerca dos novos métodos de manipulação de cargas.

O antigo sistema de movimentação de cargas era por deveras rudimentar, um exemplo é o carregamento feito apenas com pás para dentro do porão do navio. Este

serviço era muito sacrificante para o trabalhador, necessitando de enorme esforço e capacidade física.

As fotos a seguir mostram a realidade atual das operações de carga e descarga de por processos automatizados, com uma rapidez incomparável em relação aos serviços manuais de antigamente.

Figura 1 - Maquinas porto



Fonte: http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_conheca.php

Figura 2 - Maquinas porto



Fonte: http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_conheca.php

A modernização então foi começando a ser implementada e não se pode esquecer que suas facilidades trouxeram dificuldades para muitos trabalhadores que ao passar dos anos foram readaptados e outros tipos de trabalho. O antigo terno que realizava o carregamento na pá, contava com 12 homens, agora conta com uma equipe de 02 a 06 homens com a utilização de novos equipamentos.

Estando aí um dos reflexos da utilização de novas tecnologias nas operações portuárias.

As novas tecnologias empregadas nas operações portuárias realmente chegaram trazendo grande impacto aos trabalhadores, especialmente os terminais privados passaram a investir pesado em tecnologia, adquirindo equipamentos de ponta. Uma das tecnologias que Paixão e Fleury (2008, p. 90) explica é o ISPS Code vejamos:

Com a ocorrência dos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América, foi celebrado um tratado internacional acerca da segurança das embarcações e dos portos mundiais. O tratado, denominado ISPS Code, foi firmado no âmbito da Organização Marítima Internacional –

IMO. Caso não seja rigorosamente cumprido, o Estado infrator ficará impedido, no porto em que se verificar o descumprimento, de movimentar mercadorias destinadas à exportação.

No porto de Rio Grande, por exemplo, existem terminais privativos com câmeras que conseguem visualizar toda a estrutura da empresa. Conta-se ainda com modernos sistemas de identificação, onde os próprios trabalhadores avulsos são submetidos em alguns terminais a identificação biométrica, para terem acesso aos terminais.

Há de se considerar que em meio a todo esse processo contínuo de modernização que passa os portos, hoje boa parte dos trabalhadores portuários avulsos, tem uma remuneração acima da média.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A legislação base para o desenvolvimento deste trabalho foi a lei 12.815/2013, que por se tratar de uma legislação recente não tem uma grande quantidade de estudos e de livros sobre este diploma legal. Mas como é possível constatar diversas partes desta nova lei dos portos são iguais a revogada lei 8630/93. Sendo possível assim utilizar o material da revogada lei, por se tratar do mesmo dispositivo da atual lei.

A multifuncionalidade, mesmo não se tratando de uma matéria recente, ainda carece de estudos se comparada com outros institutos do direito.

Sendo a proposta deste trabalho, justamente ampliar e trazer à tona discussão sobre os portos de maneira geral.

Com o advento da Constituição Federal 1988, o texto positivou a igualdade de direitos entre trabalhadores avulsos e trabalhadores com vínculo empregatício. Ao mesmo tempo, começava longos anos de discussões no intuito de realizar uma reforma portuária, visto as precárias condições que assolavam suas instalações.

Quando a lei 8630/93 foi então promulgada e entre suas principais inovações estava a inserção da iniciativa privada nas operações portuárias, que iria fazer grandes investimentos na infraestrutura portuária.

Para os trabalhadores as mudanças, refletiram na troca do intermediador de seus serviços, o que era realizado pelo sindicato, agora seria feito pelo OGMO, que requisitaria os trabalhadores para os operadores portuários. Em contrapartida os sindicatos continuaram com o poder de negociar com os operadores portuários, os interesses de seus associados.

A atual lei dos portos, manteve a previsão da multifuncionalidade. Com o objetivo de permitir que os trabalhadores possam exercer todos os tipos de atribuições disposta na lei, não se restringindo apenas a uma categoria, pois agora esta passava a ser apenas uma das funções dos trabalhadores avulsos. Contudo a aplicação da multifuncionalidade encontra forte resistência por parte de categorias que não querem perder parte de seus serviços.

A nova lei incentiva a concessão, arrendamento e autorização dos portos organizados, sob a justificativa, de fortes investimentos da iniciativa privada, trazendo nos equipamentos, aparelhando as instalações portuárias. Equipamentos estes que

retiraram muitos trabalhadores das operações portuárias. Importante observar que o número de vagas disponíveis para os trabalhadores despencou. Pois conforme visto anteriormente neste trabalho, o número de trabalhadores que era de 3.297 em 1995, em junho de 2016 é de apenas 949 (concorrendo a escalas), de acordo com informações do OGMO Rio Grande.

Destarte, a multifuncionalidade no porto de Rio Grande é aplicada apenas na forma complementar. Funciona da seguinte maneira, após passar por todos de uma categoria e nenhum daqueles trabalhadores se habilitar para o trabalho, o trabalhador multifuncional poderá se habilitar para realizar o serviço, sendo observado a qualificação deste profissional para a prestação do referido serviço e a sua não habilitação para serviços de sua categoria originária.

Desta forma resta claro que a tecnologia diminuiu consideravelmente o número de trabalhadores no Porto de Rio Grande, ainda assim, a multifuncionalidade do trabalho portuário avulso é realizada, apenas, na forma complementar das categorias específicas.

É fundamental destacar a importância da multifuncionalidade dentro do contexto portuário, pois sem essa possibilidade teríamos trabalhadores que não exerceriam suas funções com constância, ficando longos períodos sem escalas.

A escolha de serviços por parte de alguns trabalhadores, pode ser resolvido preenchendo essas vagas com trabalhadores multifuncionais.

Não se pode olvidar que o trabalhador portuário avulso, sempre terá mais vantagem ao negociar com empresários, pois não são empregados de uma única empresa, podendo assim garantir um pagamento mais satisfatória pelos seus serviços. Ao contrário do trabalhador com vínculo de emprego, pois além de ter uma remuneração muito inferior à do avulso, para realizar a mesma atividade, fica sem muito poder de barganha para conseguir melhores remunerações e condições de trabalho.

Finalizando, destaca-se que a multifuncionalidade não é por todos desejada, mas diante do cenário enfrentado no porto, sua aplicação foi uma maneira encontrada para sérios problemas, tanto nos casos de falta de trabalhadores, como na falta de serviço para algumas categorias.

BIBLIOGRAFIA

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm

<http://www.portoriogrande.com.br/site/index.php>

ROMAR, Carla Tereza Martins. **Direito do trabalho esquematizado**. 2.ed. ver. e atual. São Paulo: Saraiva, 2014. 736p.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3048compilado.htm

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm - CLT

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm

COSTA, Eder Dion de Paula. **Trabalho Portuário e Modernização dos Portos: Empobrecimento e Riqueza no mesmo contexto**. Jundiaí: Paco Editorial, 2015. 332p.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do Trabalho**. 14.ed. São Paulo: LTr, 2015. 1558p.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Abordagem prática do trabalho portuário avulso**. São Paulo: LTr, 2015. 134p.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9719.htm

STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito do Trabalho: lei n. 8.630/93**. São Paulo: LTr, 2002. 373p.

MTE. **Manual do trabalho portuário e ementário**. Brasília: SIT, 2001. 152 p

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos e XAVIER VENTILARI, Paulo Sérgio. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba: Juruá, 2000.

<http://www.ogmo-rg.com.br/legislacao/Nr-29---norma-regulamentadora-de-seg-e-sade-no-trabalho-porturio>

<http://www.ogmo-rg.com.br/legislacao/Nr-07---pcmso-programa-de-controle-mdico-de-sade-ocupacional>

<http://estivarg.com.br/arquivos/Convencao2015.pdf>

PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado. **Trabalho Portuário: a modernização dos portos e das relações de trabalho no Brasil**. 2.ed. São Paulo: Método, 2008. 367p.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho Portuário Avulsos Antes e Depois da Lei de Modernização do Portos**. São Paulo: LTr, 2005. 167p.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos e XAVIER VENTILARI, Paulo Sérgio. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba: Juruá, 2007. 201p.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. 5.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011. 330p.