



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 447-B, DE 2011

(Do Sr. Arnaldo Jordy)

Dá nova redação ao art. 3º da Lei nº 8.630, de 23 de fevereiro de 1993, que "Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências", para integrar as autoridades de inspeção do trabalho às demais autoridades em exercício no porto organizado; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. GERALDO SIMÕES); e da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação deste e pela rejeição da emenda apresentada na Comissão (relator: DEP. ANDRÉ FIGUEIREDO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto Inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- emenda apresentada
- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 3º da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a ter a seguinte redação:

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

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição foi apresentada originalmente em 2008, pelo ilustre deputado Luis Sérgio, do PT/RJ.

Tramitou nas Comissões de Viação e Transporte (CVT) e de Trabalho, Administração e Serviço Público (CTASP), com os pareceres favoráveis pela aprovação do PL, dos relatores Camilo Cola, PMDB/ES e Gladson Cameli, PP/AC, respectivamente, tendo seus pareceres aprovados por unanimidade em ambas as Comissões.

Encaminhado a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJC), foi designado como relator o deputado Eliseu Padilha, PMDB/RS, que apresentou o relatório final pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Infelizmente, depois de todo o esforço desta Casa, dedicado à proposição, não houve tempo hábil antes do término da 53ª Legislatura para votar o relatório final na CCJC e seguisse para o Senado Federal.

Como manda o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), em seu art. 105, lamentavelmente o PL foi arquivado.

Um projeto desta importância, apresentado originalmente pelo deputado Luis Sérgio em 2008, que observou a incompletude do art. 3º, da Lei 8.630/1993, não pode se perder. Por isso, apresento o mesmo texto para apreciação, pelas razões que explico a seguir.

“O Ministério do Trabalho e Emprego exerce fundamental papel por meio de sua fiscalização na verificação das condições de proteção ao trabalho nos termos da Lei n.º 9.719/98, bem como atua na composição dos conflitos de interesse entre capital e trabalho dos diversos segmentos da comunidade portuária.

Aliás, a esse respeito desde o início do século passado, o Ministério do Trabalho e Emprego já atuava nos portos através das extintas Delegacias do Trabalho Marítimo na verificação do

cumprimento da legislação trabalhista portuária e marítima e continua exercendo esse mister com reconhecida competência por todos os entes públicos e privados que exercem suas atividades nos portos brasileiros.

Apesar desse reconhecimento, os agentes da inspeção do trabalho que atuam nos portos e, inclusive, com dedicação exclusiva e permanente, já que lhes são disponibilizadas instalações para o exercício de suas atribuições, situação essa, igualmente, quase secular, não foram incluídos no texto do artigo 3º da Lei n.º 8.630/93 como autoridade portuária que deve atuar de forma integrada e harmônica com as demais autoridades. Essa integração ou harmonização não deve somente ocorrer quando esses agentes fiscalizam as instalações portuárias, as embarcações mercantes ou navios turísticos, mas na consecução de outras atividades inerentes à vida portuária como, por exemplo, a participação em reuniões do Conselho de Autoridade Portuária ou com as demais autoridades no que diz respeito às ações conjuntas em prol dos objetivos institucionais, sem prejuízo de suas competências previstas em lei.

A importância dessas autoridades da inspeção do trabalho nos portos organizados passou a ter mais relevância face ao reconhecimento da CONVENÇÃO 178 da OIT que dispõe sobre a inspeção do trabalho marítimo, que passou a vigorar em 21 de dezembro de 2008, após o depósito de sua ratificação pelo governo federal.”

Pelo exposto, peço aos meus nobres Pares o apoio necessário para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 16 de fevereiro de 2011.

Deputado ARNALDO JORDY
PPS/PA

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

.....

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

CAPÍTULO II

DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

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

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

II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

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

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

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

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

c) de turismo, para movimentação de passageiros. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

d) Estação de Transbordo de Cargas. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

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

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

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

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

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

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

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

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

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

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

X - às garantias para adequada execução do contrato;

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

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

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

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

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

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

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

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

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada. ([*Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007*](#))

.....

LEI Nº 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998

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

Faço saber que o Presidente da República adotou a medida provisória nº 1.728-19, de 1998, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antônio Carlos Magalhães, presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da constituição federal, promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Observado o disposto nos arts. 18 e seu parágrafo único, 19 e seus parágrafos, 20, 21, 22, 25 e 27 e seus parágrafos, 29, 47, 49 e 56 e seu parágrafo único, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a mão-de-obra do trabalho portuário avulso deverá ser requisitada ao órgão gestor de mão-de-obra.

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

I - cabe ao operador portuário recolher ao órgão gestor de mão-de-obra os valores devidos pelos serviços executados, referentes à remuneração por navio, acrescidos dos percentuais relativos a décimo terceiro salário, férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, encargos fiscais e previdenciários, no prazo de vinte e quatro horas da realização do serviço, para viabilizar o pagamento ao trabalhador portuário avulso;

II - cabe ao órgão gestor de mão-de-obra efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados e das parcelas referentes a décimo terceiro salário e férias, diretamente ao trabalhador portuário avulso.

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

§ 2º Para efeito do disposto no inciso II, o órgão gestor de mão-de-obra depositará as parcelas referentes às férias e ao décimo terceiro salário, separada e respectivamente, em contas individuais vinculadas, a serem abertas e movimentadas às suas expensas, especialmente para este fim, em instituição bancária de sua livre escolha, sobre as quais deverão incidir rendimentos mensais com base nos parâmetros fixados para atualização dos saldos dos depósitos de poupança.

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

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

DECRETO Nº 6.766, DE 10 DE FEVEREIRO DE 2009.

Promulga a Convenção nº 178 relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos, assinada em Genebra, em 22 de outubro de 1996.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e

Considerando que o Congresso Nacional aprovou, por meio do Decreto Legislativo nº 267, de 4 de outubro de 2007, a Convenção nº 178 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos, assinada em Genebra, em 22 de outubro de 1996;

Considerando que o Governo brasileiro depositou o instrumento de ratificação da referida Convenção junto ao Diretor-Geral da OIT, na qualidade de depositário do ato, em 21 de dezembro de 2007;

Considerando que a Convenção entrou em vigor para o Brasil, no plano jurídico externo, em 21 de dezembro de 2008;

DECRETA:

Art. 1º A Convenção nº 178 da OIT, apensa por cópia ao presente Decreto, será executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção ou que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do [art. 49, inciso I, da Constituição](#).

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de fevereiro de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Samuel Pinheiro Guimarães Neto

CONVENÇÃO RELATIVA À INSPEÇÃO DAS CONDIÇÕES DE VIDA E DE TRABALHO DOS TRABALHADORES MARÍTIMOS

Convenção nº 178

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,
Convocada em Genebra pelo Conselho Administrativo do Escritório Internacional do Trabalho, e congregada em 8 de outubro de 1996 em sua octagésima quarta sessão e;
Observando as mudanças ocorridas no setor marítimo e as alterações consequentes nas condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos desde a adoção da Recomendação sobre a Inspeção do Trabalho (Trabalhadores Marítimos), 1926 e;
Observando as disposições da Convenção e a Recomendação sobre a Inspeção do Trabalho, 1947; da Recomendação sobre a Inspeção do Trabalho (Mineração e Transporte), 1947, e da Convenção sobre a Marinha Mercante (Padrões Mínimos), 1976 e;
Observando a entrada em vigor, em 16 de novembro de 1994, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982;
Havendo decidido pela adoção de certas propostas relativas à revisão da Recomendação sobre a Inspeção do Trabalho (Trabalhadores Marítimos), 1926, sendo este o primeiro Item da ordem do dia desta sessão, e;

Havendo decidido que essas propostas deverão tomar a forma de uma convenção internacional, para aplicação apenas por parte do Estado da bandeira;

Adota, no dia vinte e dois de outubro de mil novecentos e noventa e seis, a seguinte Convenção, que poderá ser citada como a Convenção sobre a Inspeção do Trabalho (Trabalhadores Marítimos), 1996:

PARTE I. ESCOPO E DEFINIÇÕES

Artigo 1

1. Reservadas as disposições contrárias que figurem neste artigo, esta Convenção se aplica a todo navio utilizado para navegação marítima, de propriedade pública ou privada, que esteja registrado no território de um país Membro para o qual a Convenção esteja em vigor e que esteja destinado a fins comerciais para o transporte de mercadorias ou de passageiros ou que seja utilizado para qualquer outro fim comercial. Para fins dessa Convenção, um navio registrado no território de dois países Membros será considerado como registrado no território do país Membro cuja bandeira esteja portando.

2. As legislações nacionais deverão determinar quais navios deverão ser considerados como de utilização para navegação marítima para fins desta Convenção.

3. Esta Convenção se aplica a rebocues de alto mar.

4. Esta Convenção não se aplica a embarcações de menos de 500 toneladas brutas, nem às que não sejam utilizadas para navegação, como plataformas de perfuração e de extração de petróleo. A autoridade de coordenação central ficará encarregada de decidir, em consulta com as organizações mais representativas de armadores e de trabalhadores marítimos, quais embarcações deverão ser incluídas neste dispositivo.

5. Na medida em que a autoridade de coordenação central considere factível, após haver consultado as organizações representativas dos proprietários de navios pesqueiros e dos pescadores, as disposições desta Convenção deverão ser aplicadas às embarcações utilizadas para a pesca marítima comercial.

6. No caso de dúvida quanto à utilização de um navio para operações marítimas comerciais ou para a pesca marítima comercial para fins desta Convenção, a questão será resolvida pela autoridade de coordenação central, após haver consultado com as organizações interessadas de armadores, trabalhadores marítimos e pescadores.

7. Para fins desta Convenção:

(a) o termo *autoridade de coordenação central* refere-se aos ministros, departamentos do governo ou outras autoridades públicas com poder para determinar e supervisionar a aplicação de regulamentos, ordens ou outras instruções legais, que se refiram à inspeção das condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos em qualquer navio registrado no território do país Membro;

(b) o termo *inspetor* significa qualquer servidor público ou outro funcionário público encarregado da inspeção de qualquer aspecto das condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos, assim como toda e qualquer pessoa devidamente credenciada que realize trabalhos de inspeção para uma instituição ou organização autorizada pela autoridade de coordenação central, de acordo com o disposto no parágrafo 3 do Artigo 2;

(c) o termo *disposições legais* inclui, além das leis e regulamentações, os laudos arbitrais e os acordos coletivos que tenham força de lei;

(d) o termo *trabalhadores marítimos* refere-se a qualquer pessoa empregada a qualquer título a bordo de um navio utilizado para navegação marítima e ao qual se aplique esta Convenção.

No caso de dúvida sobre que categorias de pessoas deverão ser consideradas trabalhadores marítimos para fins desta Convenção, a questão será resolvida pela autoridade de coordenação central, após consultar as organizações interessadas de armadores e trabalhadores marítimos.

(e) o termo *condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos* refere-se a condições tais como as relativas aos padrões de manutenção e limpeza das áreas de alojamento e trabalho no navio, de idade mínima, itens acordados, alimentação e serviço de bordo, acomodação da tripulação, recrutamento, guarnições, nível de qualificação, horas de trabalho, exames médicos, prevenção de acidentes de trabalho, cuidados médicos, afastamento por doença ou acidente, bem-estar social e questões afins, repatriação, condições de emprego e de trabalho regidos pela legislação nacional e a liberdade de associação conforme definida na Convenção da Organização do Trabalho sobre a Liberdade de Associação e a Proteção do Direito de Organização Sindical, 1948.

II. ORGANIZAÇÃO DA INSPEÇÃO

Artigo 2

1. Todo país Membro para o qual a presente Convenção esteja em vigor deverá ter em funcionamento um sistema de inspeção das condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos.
2. A autoridade de coordenação central se encarregará de coordenar as inspeções pertinentes, de maneira exclusiva ou em parte, sobre as condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos, assim como de fixar os princípios que devam ser observados.
3. A autoridade de coordenação central será responsável, em todos os casos, pela inspeção das condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos. Poderá autorizar instituições públicas ou outras organizações, as quais reconheça como competentes e independentes, para que efetuem, em seu nome, inspeções das condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos e deverá ter atualizada e disponível para o público uma lista dessas instituições ou organizações autorizadas.

Artigo 3

1. Todo país Membro deverá assegurar-se de que todos os navios registrados em seu território sejam inspecionados em intervalos que não excedam o prazo máximo de três anos, ou anualmente se possível for, para verificar que as condições de trabalho e de vida dos trabalhadores marítimos a bordo estejam em conformidade com a legislação nacional.
2. Se um país Membro receber uma denúncia ou obtiver provas de que um navio registrado em seu território não esteja em conformidade com a legislação nacional em relação às condições de trabalho e de vida dos trabalhadores marítimos, deverá o país Membro tomar as medidas cabíveis para inspecionar o navio dentro do menor prazo possível.
3. Nos casos de alterações substanciais na construção do navio ou nos alojamentos, o navio deverá ser inspecionado no prazo de três meses a partir da realização das referidas alterações.

Artigo 4

Cada país Membro deverá designar inspetores que estejam qualificados para o exercício de suas funções e deverá adotar as medidas necessárias para assegurar-se de que o número de inspetores seja suficiente para cumprir com os requisitos desta Convenção.

Artigo 5

1. Os inspetores deverão ter o status jurídico e as condições de trabalho necessários para garantir sua independência em relação às mudanças no governo e a qualquer influência exterior indevida.
2. Os inspetores devidamente credenciados estarão autorizados para:
 - (a) subir a bordo de um navio registrado no território do país Membro e entrar nos locais necessários para realizar a inspeção;
 - (b) realizar quaisquer exames, testes ou investigação que considerem necessários para certificar-se do estrito cumprimento das disposições legais;
 - (c) exigir que sejam reparadas as deficiências;
 - (d) quando tenham motivos para acreditar que uma deficiência representa um sério risco para a segurança e a saúde dos trabalhadores marítimos, proibir, reservado o direito de recorrer a uma autoridade judicial ou administrativa, que um navio abandone o porto até que tenham sido adotadas as medidas necessárias, não devendo ser este impedido de sair ou detido além do tempo necessário e justificável.

Artigo 6

1. No caso de realização de uma inspeção ou da adoção de medidas com base nesta Convenção, deve ser feito tudo o possível para evitar que o navio seja detido ou retido indevidamente.
2. No caso de que um navio seja detido ou retido indevidamente, o armador ou o comandante do navio terá direito a uma indenização para compensar quaisquer perdas ou prejuízos sofridos. Sempre que sejam alegadas a detenção ou retenção indevidas de um navio, o ônus da prova recairá sobre o armador ou comandante do navio.

III. SANÇÕES

Artigo 7

1. A legislação nacional estipulará sanções adequadas, que serão devidamente aplicadas, nos casos de violação das disposições legais aplicadas pelos inspetores e em casos de obstrução a seu trabalho quando no exercício de sua função.
2. Os inspetores terão poder discricionário para advertir e aconselhar, em lugar de instituir ou recomendar um procedimento.

IV. RELATÓRIOS

Artigo 8

1. A autoridade de coordenação central fará registros das inspeções sobre as condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos.
2. A autoridade de coordenação central publicará um relatório anual sobre as atividades de inspeção, incluindo uma lista das instituições e organizações autorizadas a realizar inspeções

em seu nome. Este relatório será publicado dentro de um prazo razoável, que não deverá ser superior a seis meses contados do fim do ano a que se refira.

Artigo 9

1. Os inspetores apresentarão um relatório de cada inspeção à autoridade de coordenação central. O capitão do navio deverá receber uma cópia do referido relatório em inglês ou no idioma utilizado no navio e outra cópia deverá ficar exposta no quadro de avisos do navio para informação dos trabalhadores marítimos ou ser enviada aos seus representantes.
2. No caso de realização de uma investigação relativa a um incidente maior, o relatório será apresentado no menor prazo possível, e sempre dentro do prazo máximo de um mês a partir do término da inspeção.

V. DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 10

Esta Convenção substitui a Recomendação sobre a Inspeção do Trabalho (Trabalhadores Marítimos), 1926.

Artigo 11

As ratificações formais desta Convenção serão comunicadas ao Diretor Geral do Escritório Internacional do Trabalho, para efetuação de seus registros.

Artigo 12

1. Esta Convenção será obrigatória apenas para os países Membros da Organização Internacional do Trabalho cujas ratificações tenham sido registradas com o Diretor Geral do Escritório Internacional do Trabalho.
2. Entrará em vigor doze meses após a data em que as ratificações de dois países Membros tenham sido registradas pelo Diretor Geral.
3. Subsequentemente, a Convenção entrará em vigor, para cada país Membro, doze meses após a data em que sua ratificação tenha sido registrada.

Artigo 13

1. Todo país Membro que tenha ratificado esta Convenção poderá denunciá-la após um período de dez anos, a partir da data em que tenha inicialmente entrado em vigor, mediante um ato comunicado ao Diretor Geral do Escritório Internacional do Trabalho, para que seja efetuado seu registro. A denúncia não terá efeito até um ano após a data em que tenha sido registrada.
2. Todo país Membro que tenha ratificado esta Convenção e que, no prazo de um ano após o término do período de dez anos, mencionado no parágrafo anterior, não tenha exercido seu direito de denúncia, previsto neste artigo, ficará obrigado a cumprir um novo prazo de dez

anos, quando então poderá denunciar esta Convenção ao término de cada período de dez anos, com base nos termos deste artigo.

Artigo 14

1. O Diretor Geral do Escritório Internacional do Trabalho notificará todos os países Membros da Organização Internacional do Trabalho sobre o registro de todas as ratificações e denúncias que lhe forem comunicadas pelos países Membros da Organização.
2. Ao notificar os países Membros da Organização sobre o registro da segunda ratificação que lhe tenha sido comunicada, o Diretor Geral chamará a atenção dos países Membros da Organização sobre a data em que entrará em vigor esta Convenção.

Artigo 15

O Diretor Geral do Escritório Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário Geral das Nações Unidas, para fins de registro, conforme estipulado no Artigo 102 da Carta das Nações Unidas, as informações detalhadas sobre todas as ratificações e denúncias que tenham sido registradas de acordo com os artigos anteriores.

Artigo 16

O Conselho Administrativo do Escritório Internacional do Trabalho apresentará à Conferência, sempre que considerar necessário, um relatório sobre a aplicação da Convenção, e avaliará a conveniência de incluir na ordem do dia da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial.

Artigo 17

1. Caso a Conferência adote uma nova convenção que implique em uma revisão total ou parcial desta Convenção, e a menos que a nova convenção contenha disposições em contrário:
 - (a) a ratificação, por parte de um país Membro, da nova convenção revisora implicará, ipso jure, a denúncia imediata desta Convenção, não obstante as disposições contidas no Artigo 13, acima, quando da entrada em vigor da nova convenção revisora;
 - (b) a partir da data em que entre em vigor a nova convenção revisora, esta Convenção não mais estará aberta à ratificação de países Membros.
2. Esta Convenção permanecerá em vigor, em sua forma e conteúdo efetivos, para os países Membros que a tenham ratificado e que não ratifiquem a convenção revisora.

Artigo 18

As versões em inglês e francês do texto desta Convenção são igualmente válidas.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Está sob exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 447, de 2011, de autoria do deputado Arnaldo Jordy. A proposta altera o art. 3º da Lei nº 8.630, de 1993, a chamada Lei dos Portos, para acrescentar ao rol das autoridades que exercem funções no porto organizado as que se dedicam à inspeção do trabalho.

Segundo o autor, trata-se de proposição que recupera os termos de projeto de lei apresentado pelo deputado Luís Sérgio, em 2008, que logrou obter parecer favorável de todas as comissões de mérito em que foi analisado. Porém, informa o deputado Arnaldo Jordy, não houve tempo hábil para a apreciação da matéria pela Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania – CCJC, em vista do término da 53ª Legislatura. A proposta, em respeito ao art. 105 do Regimento Interno, acabou por ser arquivada.

Na justificção apresentada pelo Luís Sérgio, em 2008, expunha-se que o Ministério do Trabalho e Emprego exerce papel fundamental na verificação das condições de proteção ao trabalho, inclusive em ambiente portuário, e desde há décadas. Todavia, por força de não haver referência na Lei dos Portos à função da inspeção de trabalho, esses agentes públicos têm ficado excluídos de atividades que visam à integração das ações no porto, caso das reuniões do Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

Não foram apresentadas emendas ao projeto de lei.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

Já tendo sido a matéria apreciada e aprovada unanimemente por esta Comissão, como bem lembrou o autor, e inexistindo fato novo a respeito dela, tomo a liberdade de reproduzir o voto proferido pelo então relator, deputado Camilo Cola, com o qual concordo na íntegra. Segue o texto.

“A ausência da autoridade de inspeção do trabalho no rol das autoridades públicas encarregadas, pela Lei dos Portos, de atuar nos portos organizados não se justifica.

Desde a edição do Decreto n.º 1.886, de 1996, é incontestável o papel do Ministério do Trabalho e Emprego, por intermédio de seus agentes de

inspeção do trabalho, na fiscalização das condições de trabalho e do cumprimento de normas trabalhistas referentes ao ambiente portuário. Não bastasse isso, a Lei n.º 9.719, de 1998, reforçou e consolidou a responsabilidade do Ministério do Trabalho e Emprego na fiscalização trabalhista nos portos. Não é de se estranhar, portanto, que esse Ministério tenha criado uma Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, integrado por auditores-fiscais especialmente capacitados para as tarefas de fiscalização nos portos. Tal unidade conta com o apoio, ainda, de unidades regionais de fiscalização, subordinadas às Delegais Regionais do Trabalho, mas coordenadas desde Brasília mesmo. Por fim, mas não menos importante, é a própria Organização Internacional do Trabalho, por intermédio das Convenções n.º 137 e n.º 178, esta mencionada pelo autor, que exige dos países-membros um compromisso no sentido de inspecionar as condições de trabalho dos trabalhadores portuários e marítimos, respectivamente. As duas convenções, não custa lembrar, foram ratificadas pelo Brasil.

Considerando, afinal, que a já citada Lei n.º 9.719, de 1998, exige das autoridades relacionadas no art. 3º da Lei dos Portos que colaborem com os agentes de inspeção do trabalho, no porto ou nas embarcações, parece despropositado que se permaneça ignorando, como faz o texto do referido art. 3º, o papel das autoridades de inspeção do trabalho na vida portuária.”

Assim sendo, voto pela aprovação do PROJETO DE LEI N.º 447-B, DE 2011.

Sala da Comissão, em 2 de junho de 2011.

Deputado GERALDO SIMÕES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 447/11, nos termos do parecer do relator, Deputado Geraldo Simões.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edson Ezequiel - Presidente, Washington Reis, Lázaro Botelho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abelardo Camarinha, Alberto Mourão, Anderson Ferreira, Carlos Roberto, Devanir Ribeiro, Diego Andrade, Edinho Araújo, Eduardo Sciarra, Geraldo Simões, Jaime Martins, Jânio Natal, João Bittar, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lourival Mendes, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Mauro Lopes, Milton Monti, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Wellington Fagundes, Zeca Dirceu, Francisco Escórcio e Francisco Floriano.

Sala da Comissão, em 8 de junho de 2011

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO
EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 3º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, nos termos do art. 1º do Projeto de Lei nº 447, de 2011, a seguinte redação:

O Congresso Nacional decreta:

“Art. 1º.....

“Art. 3º. Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as **autoridades tributárias**, marítima, sanitária, de saúde, de polícia marítima e de inspeção do trabalho. (NR)”

JUSTIFICATIVA

Esta proposição visa atender o disposto no inciso XXII, do art. 37, da Constituição da República Federativa do Brasil, *verbis*:

Art. 37 [...]

XXII - *as administrações tributárias da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, atividades essenciais ao funcionamento do Estado, exercidas por servidores de carreiras específicas, terão recursos prioritários para a*

realização de suas atividades e atuação de forma integrada, inclusive com o compartilhamento de cadastros e de informações fiscais, na forma da lei ou convênio. ([Alterado pela EC-000.042-2003](#))” (grifos nossos).

Dessa forma, este projeto de lei deverá contemplar o que determina a Carta Magna, ou seja, que as Administrações Tributárias atuarão de forma integrada, o que converge com os interesses de redução de custos de fiscalização e de custo Brasil.

Esta atuação integrada possibilitou avanços extraordinários, como os decorrentes da implantação da Nota Fiscal Eletrônica, projeto cuja gestão é realizada pelos Estados Brasileiros em parceria com Receita Federal. Hoje são mais de três bilhões de documentos autorizados.

Nesse sentido, merece observância o princípio da eficiência incluído como princípio expreso na Constituição da República pela Emenda Constitucional nº 19/1998. Princípio este que objetiva assegurar que os serviços públicos sejam prestados com adequação às necessidades da sociedade que os custeia. Não por menos, a eficiência integra o conceito legal de serviço público adequado, conforme podemos exemplificar com a previsão do §1º, art. 6º da Lei nº 8987/95.

Com esta providência legislativa, teremos a possibilidade de implantação de sistemas integrados entre os fiscos, com redução da sonegação e conseqüente aumento da arrecadação.

Sala da Comissão, em 10 de agosto de 2011.

Deputado RONALDO NOGUEIRA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe altera a redação do art. 3º da Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos) para incluir as autoridades de inspeção do trabalho no rol daquelas que exercem suas funções no porto organizado de forma integrada e harmônica.

De acordo com o Deputado Arnaldo Jordy, autor da proposta, os agentes da inspeção do trabalho atuam nos portos, inclusive com dedicação exclusiva e permanente, já que lhes são disponibilizadas instalações para o exercício de suas atribuições. Apesar disso, os referidos servidores não foram incluídos no texto do art. 3º da Lei nº 8.630/93, entre aqueles que devem atuar, juntamente com a autoridade portuária, de forma integrada e harmônica.

A proposição foi aprovada, por unanimidade, pela Comissão de Viação e Transportes desta Casa, conforme parecer exarado pelo relator, Deputado Geraldo Simões.

Decorrido o prazo regimental, foi apresentada 1(uma) emenda de autoria do deputado Ronaldo Nogueira.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A presente proposição é uma reedição do Projeto de Lei nº 4.221, de 2008, de autoria do deputado Luiz Sérgio, que foi aprovado após tramitar pela Comissão de Viação e Transportes-CVT e por esta Comissão de Trabalho e Serviço Público-CTASP. Entretanto não prosperou na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJC) - em que pese o empenho dos então relatores deputados Camilo Cola, Gladson Cameli e Eliseu Padilha - por falta de tempo hábil, antes do término da 53ª Legislatura, o que levou ao seu arquivamento. Muito atento ao tema, o deputado Arnaldo Jordy resgata-o pela sua importância.

A Lei nº 8.630/93 modernizou a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias brasileiros em diversos aspectos. Uma das alterações mais marcantes diz respeito ao trabalho portuário, com a transferência, para o órgão

gestor de mão de obra, da administração que até então era feita pelos sindicatos de trabalhadores.

A magnitude da reforma promovida pela Lei dos Portos não foi, entretanto, acompanhada de uma adequada regulamentação do trabalho e de sua fiscalização. Um exemplo da vagueza da Lei, no que diz respeito à questão trabalhista, é a incompletude do art. 3º, o qual, em sua redação original ainda vigente, dispõe que “exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima”. Não se faz, portanto, qualquer menção à fiscalização do trabalho.

A inspeção do trabalho nos portos foi instituída pelo Presidente Getúlio Vargas há quase oitenta anos, através do Decreto nº 23.259, de 20 de outubro de 1933. De acordo com essa legislação, os serviços de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos foram incumbidos às Delegacias de Trabalho Marítimo (DTM), criadas pelo mesmo diploma legal. Após a extinção das DTMs pela Lei nº 7.731, de 14 de fevereiro de 1989, a fiscalização do trabalho nos portos passou a ser organizada pelas Delegacias Regionais do Trabalho, com amparo no art. 626 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que lhes incumbe, de forma ampla, “a fiscalização do fiel cumprimento das normas de proteção do trabalho”, e no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garantiu “igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso”.

A necessidade de regras mais claras e precisas sobre o trabalho portuário levou à edição da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, que, além de dispor sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, estabelece expressamente, no art. 14, que “compete ao Ministério do Trabalho e ao INSS a fiscalização da observância das disposições contidas nesta Lei, devendo as autoridades de que trata o art. 3º da Lei nº 8.630, de 1993, colaborar com os Agentes da Inspeção do Trabalho e Fiscais do INSS em sua ação fiscalizadora, nas instalações portuárias ou a bordo de navios”.

A fiscalização do trabalho, portanto, apesar da atuação constante, presente e histórica dentro do porto organizado, não foi ainda formalmente incorporada ao rol

de autoridades que devem funcionar integrada e harmonicamente, conforme estabelecido pelo art. 3º da Lei 8.630/93. O que o art. 14 da Lei nº 9.719/98 prevê é apenas a colaboração durante a ação fiscalizadora. Essa é uma distorção que precisa e deve ser reparada, e é esse o mérito desta proposição.

Estamos, portanto, de acordo com o Deputado Arnaldo Jordy, quando afirma, na justificativa, que “essa integração ou harmonização não deve somente ocorrer quando esses agentes fiscalizam as instalações portuárias, as embarcações mercantes ou navios turísticos, mas na consecução de outras atividades inerentes à vida portuária como, por exemplo, a participação em reuniões do Conselho da Autoridade Portuária ou com as demais autoridades no que diz respeito às ações conjuntas em prol dos objetivos institucionais, sem prejuízo de suas competências previstas em lei”.

Quanto à Emenda apresentada pelo deputado Ronaldo Nogueira, entendemos que a mesa modifica a estrutura de fiscalização portuária, introduzindo nela a fiscalização tributária por parte de Estados e Municípios, interferindo, assim, na competência da Receita Federal e, por via de consequência, na sua autonomia plena de atuação aduaneira e tributária nos portos. Por entendermos que o atual modelo de fiscalização se mostra adequado, e está compatível com o que determina a Constituição Federal, rejeitamos a Emenda do deputado Ronaldo Nogueira, mantendo com a Receita Federal tanto o controle tributário quanto o aduaneiro.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 447, de 2011.

Sala da Comissão, 13 de junho de 2012.

Deputado **ANDRÉ FIGUEIREDO**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 447/2011, e rejeitou a Emenda apresentada na Comissão, nos termos do Parecer do Relator, Deputado André Figueiredo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_3630
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-447-B/2011

Sebastião Bala Rocha - Presidente, Flávia Moraes, Sabino Castelo Branco e Laercio Oliveira - Vice-Presidentes, Assis Melo, Augusto Coutinho, Erivelton Santana, Fátima Pelaes, Gorete Pereira, Luciano Castro, Márcio Marinho, Mauro Nazif, Paulo Pereira da Silva, Policarpo, Walney Rocha, Alex Canziani, Amauri Teixeira, Chico Lopes, Darcísio Perondi, Marcon e Roberto Balestra.

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2012.

Deputado SEBASTIÃO BALA ROCHA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
