



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

**DESARQUIVADO**

APENSADOS

AUTOR:

(DA SRA. TELMA DE SOUZA)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA:

Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários.

DESPACHO:

01/07/98 - (AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, III)

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

AO ARQUIVO, EM 05/08/98

REGIME DE TRAMITAÇÃO	
ORDINÁRIA	
COMISSÃO	DATA/ENTRADA
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS		
COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

## DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.677, DE 1998  
(DA SRA. TELMA DE SOUZA)



Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)



**PROJETO DE LEI N.º 4677 DE 1998**

*(Da Sr.<sup>a</sup> Deputada Telma de Souza)*

Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários.

*O Congresso Nacional decreta:*

*Art. 1º - Os municípios em cuja jurisdição se localize porto organizado, definido no artigo 1º da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1.993, ficam autorizados a constituir fundo financeiro, com utilização parcial de recursos das administradoras dos portos, para custeio de programas de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa dos serviços portuários e retroportuários.*

*Parágrafo único – A mão-de-obra abrangida pelo caput deste artigo compreende toda aquela disponível para entrar no mercado de trabalho portuário e retroportuário, a desligada do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra – OGMO e a demitida pela administradora do respectivo porto.*

*Art. 2º - As receitas para atendimento do que dispõe o Artigo 1º desta lei serão compostas:*

a) de percentual fundamentado e proposto pela Prefeitura de cada porto organizado e homologado pelo respectivo Conselho de Autoridade Portuária – CAP, a incidir sobre receitas da administradora do porto provenientes de arrendamentos de áreas e instalações portuárias na sua jurisdição;

*b) de receitas previstas no orçamento do município;*



- c) de subvenções;
- d) da remuneração de serviços prestados pela administração de cursos;
- e) de outras receitas procedentes de entidades, organismos ou órgãos públicos e privados, nacionais ou internacionais, compatíveis com as finalidades desta lei.

*Art. 3º - Os programas previstos no artigo 1º serão elaborados pela prefeitura, com base:*

- a) nas informações de demandas de mão-de-obra fornecidas pelo CAP e entidades representativas das empresas atuantes no porto e no retroporto;
- b) na informação dos desligamentos de mão-de-obra feitos pelo OGMO e pela administradora do porto.

*Parágrafo único - A prefeitura informará ao CAP, anualmente, o resultado dos programas previstos no artigo 1º da presente lei.*

*Art. 4º - A administradora do porto transferirá, mensalmente, ao município, o produto da receita autorizada pelo item a do art. 2º da presente lei.*

*Art. 5º - Caberá ao OGMO e à administradora do porto informarem à prefeitura os nomes e funções de trabalhadores desligados ou demitidos a cada mês, bem como o número de admissões, por função, no período.*

*Art. 6º - A prefeitura criará uma comissão formada por pessoas indicadas pelos representantes dos blocos II, III e IV do CAP, definidos no artigo 31, da lei 8630, e do município, para aprovação e acompanhamento das aplicações dos recursos do fundo financeiro autorizado por esta lei.*

*Parágrafo Único - Os membros da comissão de que trata este artigo não serão remunerados pelo exercício desta função.*

*Art. 7º - A prefeitura será responsável pelas instalações físicas e operacionais necessárias à promoção e manutenção dos programas previstos no artigo 1º desta lei.*

*Art. 8º - Esta lei entra vigor na data de sua publicação.*

## **JUSTIFICAÇÃO**

*O processo de arrendamento de áreas portuárias, bem como a passagem das operações dos portos para a iniciativa privada, favorecidos pela Lei 8.630/93, provoca, em todo o país, o desemprego e a queda do poder aquisitivo dos trabalhadores portuários. Há dados eloquentes quanto*



*aos efeitos das profundas mudanças que se operam no processo produtivo dos portos, com a maior participação do setor privado nos investimentos, na demanda de novas áreas, de um lado, enquanto de outro, geram-se conflitos sociais, com demissões e forte compressão dos ganhos dos trabalhadores remanescentes. Esse quadro é agravado com o comportamento da economia, em razão da política de defesa do Plano Real, e do processo de globalização das decisões empresariais, observando-se uma redução acelerada das atividades com uso da mão-de-obra primária, em favor de máquinas e equipamentos de alta produtividade.*

*O fenômeno da substituição da mão-de-obra direta nos portos, que não é recente, foi estimulado pela conteinerização das cargas, as quais, de soltas e movimentadas quase que individualmente, de bordo para terra ou no sentido inverso, passaram a ser reunidas em conjunto único nos chamados cofres de carga, os contêineres.*

*Mais recentemente, com os arrendamentos de áreas e saída das entidades estatais das operações portuárias, os novos agentes buscam ainda mais a tecnificação dos serviços. As tentativas de pactuação de acordos ou convenções coletivas de trabalho, doravante, têm a característica básica de redução dos chamados ternos ou turmas de serviço, ao lado da oferta de remuneração bem aquém das anteriormente acordadas.*

*Há ampla clareza nesse diagnóstico, cujo desfecho traz e trará desajustes na estrutura econômico-social das cidades e regiões próximas aos portos, evidentemente, com prejuízo na qualidade de vida dos cidadãos.*

*Trata-se de um resultado paradoxal. Em primeiro plano, porque as administradoras dos portos, como arrendatárias, estão conseguindo receitas apreciáveis com esse processo, a exemplo do leilão efetuado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp, do seu Terminal de Contêineres – Tecon - I. O arrendamento resultou na receita de R\$ 274,4 milhões, com ágio de 171,2% sobre o preço mínimo previsto. Em segundo, há uma tendência à redução dos custos portuários brasileiros, induzido pelos próprios arrendamentos e pela concorrência no setor. A confirmarem-se as diretrizes estabelecidas pelas autoridades brasileiras, haverá ganhos substanciais pelos usuários dos portos, que dessa forma poderão competir com mais eficiência no comércio internacional de mercadorias.*

*O paradoxo está no custo social do que se chama de modernização dos portos. Segundo a Federação Nacional dos Portuários - FNP, que reúne os sindicatos de trabalhadores com vínculo empregatício*



com as empresas portuárias e hoje também registrados como avulsos nos órgãos de gestão da mão-de-obra - OGMO's, apenas em 4 portos (Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Manaus), o número de demissões já atinge 3.041 trabalhadores. O trabalhador, que anteriormente possuía registro em carteira, com todas as consequências inerentes, perde-as e passa à condição de avulso, sendo requisitado pelos operadores portuários nas ocasiões de seu interesse. É um novo posto de trabalho, mas precarizado.

É inequívoca a fragilização do fator trabalho na cadeia logística e de produção portuária, em consequência da Lei 8.630/93.

Reconhecida essa tendência, desde há mais de duas décadas, pela Organização Internacional do Trabalho - OIT, houve por bem esta entidade em aprovar a Convenção n.º 137/73, de 27/06/73, promulgada pelo Governo do Brasil por meio do Decreto n.º 1.574/95. Esse documento, entre outros itens, preconiza a preferência ao trabalho do trabalhador registrado, procurando protegê-lo, de alguma forma, da desocupação, devido ao emprego de novas tecnologias. Desafortunadamente, até este momento nada se fez nesse sentido. O processo chamado de modernizante é unívoco, em benefício do fator capital.

A Lei 8.630/93, por sua vez, procurou garantir a criação de centros e cursos de formação e aperfeiçoamento da mão-de-obra portuária. Dividiu essas responsabilidades entre os conselhos de autoridade portuária – CAP's e os órgãos de gestão da mão-de-obra - OGMO's de cada porto organizado. É o que determinam os artigos 32, 18 (item III) e 27 (parágrafo 1º) do referido diploma legal.

Nos OGMO's já formados no país, sobre os pagamentos do fator trabalho há a cobrança de percentuais com a finalidade de custear o treinamento dos trabalhadores. Por sua vez, o Departamento de Portos e Costas – DPC do Ministério da

Marinha, mantenedor do Ensino Profissional Marítimo - EPM, arrecada o equivalente a 2,5% sobre a folha de pagamento dos profissionais avulsos ou com vínculo empregatício do sistema portuário, com a mesma finalidade.

A inoperância desses organismos e sistemas para os fins específicos aqui tratados é inconteste. Distância dos centros de decisão e dualidade de comando, resultam no vácuo operativo, em prejuízo dos portos e dos trabalhadores.

Há o reconhecimento, no entanto, de dois efeitos derivados da nova logística de transportes e da própria estrutura produtiva vinculada ao comércio exterior e à cabotagem que precisam ser levados em conta na



economia dos municípios portuários e com influência direta na demanda de mão-de-obra. O primeiro constata-se no fato de que parte do trabalho anteriormente realizado junto à faixa primária do cais desloca-se para as áreas contíguas, denominadas retroportuárias, ou mesmo ainda mais distantes, até o hinterland do porto. O segundo, pela busca de grandes empresas e grupos empresariais de contarem com terminais próprios, junto aos portos ou, pelo menos, na suas proximidades, visando a ganhos de competitividade. São terminais, não raro acoplados a indústrias, que requerem mão-de-obra afim com a portuária, mas de maior especialização.

Trata-se de mercado de trabalho emergente do novo estágio das relações comerciais que envolvem transportes de maior escala, como o marítimo, e que pode absorver contingentes de trabalhadores liberados da faixa de cais, bem como novos, oferecidos pelos municípios portuários. Até o momento, todavia, há um vácuo nessa área, sem que os demitidos dos serviços portuários encontrem alternativas de trabalho, junto a um despreparo dos municípios em conduzir seus jovens futuros de trabalho na própria região em que vivem.

De fato há, no país, entidades de caráter nacional voltadas especialmente para as áreas de comércio, indústria e mais recentemente de transportes, e que, em parte, interessam-se pela mão-de-obra, mas nenhuma trata da especialização portuária e retroportuária. Inexiste mesmo essa “cultura” municipalista, ainda que, em dezenas de municípios, seja o porto um expressivo, não raro, até o principal pólo gerador de empregos para a mão-de-obra local.

Esse vácuo precisa ser preenchido, com vistas ao futuro inexorável que se delineia no setor, confirmado pelo crescimento desproporcional do segmento de serviços nos meios de produção. E os municípios portuários, na essência e sobretudo, são prestadores de serviços.

Há, portanto, necessidade de uma efetiva atenção à mão-de-obra que está deixando o trabalho primário dos portos, que precisa ser reciclada, objetivando seu possível retorno, e aquela que nele irá adentrar, sob novas condições de preparo e especialização.

Nesse sentido, a proposta que apresentamos visa unir, em maior profundidade e objetividade social e econômica, os municípios e os seus respectivos CAP's, cuja função, por serem organismos colegiados, deve transcender ao estrito senso portuário. A comunidade portuária, nesta visão, confunde-se com a municipal e com as tendências de regionalização das decisões. Cada porto e cada cidade devem escolher seus caminhos e seu futuro em bases sustentáveis.



Explica-se, de outra parte, a participação de receitas da administradora do porto no fundo proposto e, no caso, provenientes dos arrendamentos de áreas e instalações portuárias, em razão de estar centralizada desta rubrica a linha de privatização dos portos, com todo seu efeito desempregador, gerando, assim, compromissos com o passivo social dos municípios.

E para esse fim, há que se instituir estruturas formadoras de mão-de-obra compensatórias e adequadas, com os devidos recursos financeiros previstos em lei.

Sala das Sessões, 01 de julho de 1998.

*Telma de Souza*  
Deputada Federal - PT/SP



## LEI N° 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

DISPÕE SOBRE O REGIME JURÍDICO DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

### CAPÍTULO I

#### Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

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

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

I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

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

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

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



V - Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

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

---

## CAPÍTULO IV

### Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18 - Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

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

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

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

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

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

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

---



## CAPÍTULO V Do Trabalho Portuário

---

Art. 27 - O órgão de gestão de mão-de-obra:

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

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

§ 1º - A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

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

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

## CAPÍTULO VI Da Administração do Porto Organizado

---

### SEÇÃO I Do Conselho de Autoridade Portuária

---

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

I - bloco do poder público, sendo:

a) um representante do Governo Federal, que será o presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão.

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI



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

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

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

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

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

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

I - pelo Ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso do "caput" deste artigo;

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

III - pela Associação de Comércio Exterior - AEB, no caso do inciso IV, alínea "a" do "caput" deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea "b" do "caput" deste artigo.

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

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

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

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - O presidente do Conselho terá voto de qualidade.

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

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI



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

.....

.....



## DECRETO N° 1.574, DE 31 DE JULHO DE 1995

PROMULGA A CONVENÇÃO N. 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.

Art. 1º - A Convenção número 137, da Organização Internacional do Trabalho, sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargas nos Portos, assinada em Genebra, em 27 de junho de 1973, apensa por cópia a este Decreto, deverá ser cumprida tão inteiramente como nela se contém.

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

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI



CONVENÇÃO 137

CONVENÇÃO REFERENTE ÀS REPERCUSSÕES SOCIAIS DOS NOVOS MÉTODOS  
DE PROCESSAMENTO DE CARGA NOS PORTOS  
(Adotada em 25 de junho de 1973 e assinada em 27 de junho de 1973,  
em Genebra)

A Conferência-Geral da Organização Internacional do Trabalho,

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 1

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

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

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI



Artigo 2

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

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

Artigo 3

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

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

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

Artigo 4

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

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

Artigo 5

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

Artigo 6

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

Artigo 7

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

Artigo 8

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

Artigo 9

1. A presente Convenção vinculará apenas os Membros da Organização Internacional do Trabalho cuja ratificação tenha sido registrada pelo Diretor-Geral.

2. A presente Convenção entrará em vigor 12 (doze) meses após terem sido registradas, pelo Diretor-Geral, as ratificações de dois Membros.

3. Posteriormente, esta Convenção entrará em vigor para cada Membro, 12 (doze) meses depois da data em que sua ratificação tiver sido registrada.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI



Artigo 10

1. Qualquer Membro que tenha ratificado a presente Convenção poderá denunciá-la, ao expirar um período de 10 (dez) anos após a data de entrada em vigor inicial da Convenção, mediante um ato comunicado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrado. A denúncia só se tornará efetiva 1 (um) ano após ter sido registrada.
2. Qualquer Membro que tenha ratificado a presente Convenção e que, no prazo de 1 (um) ano, após expirar o período de 10 (dez) anos mencionado no parágrafo anterior, não fizer uso da faculdade de denúncia, prevista pelo presente Artigo, ficará vinculado por um novo período de 10 (dez) anos e, posteriormente, poderá denunciar a presente Convenção ao término de cada período de dez anos, nas condições previstas no presente Artigo.

Artigo 11

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

Artigo 12

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

Artigo 13

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

Artigo 14

1. No caso de a Conferência adotar uma nova Convenção, com revisão total ou parcial da presente, e a menos que a nova Convenção o determine de outra maneira:
  - a) a ratificação, por um Membro, da nova Convenção revista acarretará de pleno direito, não obstante o Artigo 10 acima, denúncia imediata da presente Convenção, sob reserva de que a nova Convenção revista tenha entrado em vigor;
  - b) a partir da data de entrada em vigor da nova Convenção revista, a presente Convenção deixará de estar aberta à ratificação dos Membros.
2. A presente Convenção permanecerá em todo caso em vigor, em sua forma e teor, para os Membros que a tiverem ratificado e que não tenham ratificado a Convenção revista.

Artigo 15

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Defiro, nos termos do art. 105, do RICD, o desarquivamento das seguintes proposições: PEC n.º 569/98; PL's 715/95; 3996/97 e 4677/98. Indefiro o desarquivamento do Recurso 179/97, em virtude de o PL n.º 2921/97, ao qual se refere, encontrar-se arquivado nos termos regimentais. Oficie-se e, apos, publique-se.

Em 30 / 07 / 99

*[Signature]*  
PRESIDENTE



## REQUERIMENTO

(Da Sr.ª Deputada Telma de Souza)

*Requerer o desarquivamento de proposições.*

*Senhor Presidente,*

Nos termos do art. 105, parágrafo único, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência o desarquivamento dos projetos, a seguir relacionados e em anexo, que são de minha autoria:

REC n.º 02921 de 1997

PEC n.º 00569 de 1998

PL n.º 00715 de 1995

PL n.º 03996 de 1997

PL n.º 04677 de 1998

Sala das Sessões, em 30 de julho de 1999.

*Telma de Souza*  
Dep. Federal PT/SP



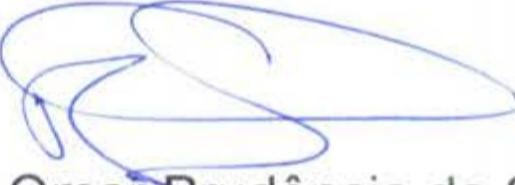
**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS**

**PROJETO DE LEI Nº 4.677/98**

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 30/10/98, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 1998



Ruy Omar Prudêncio da Silva  
Secretário



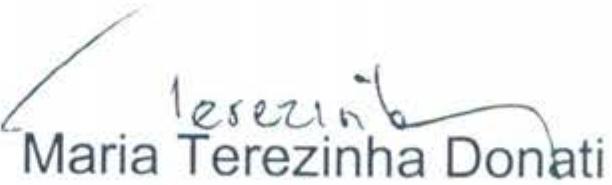
CÂMARA DOS DEPUTADOS



**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS  
PROJETO DE LEI Nº 4.677/98**

Nos termos do art. 119, *caput*, I, c/c o art. 166 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 20/09/99, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 27 de setembro de 1999

  
Maria Terezinha Donati

Secretária-substituta



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI N.º 4.677 de 1998

“Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários”

Autor: Deputada TELMA DE SOUZA  
Relator: Deputado JOÃO CÓSER

### PARECER VENCEDOR

Após minuciosa análise da proposição, em questão, e do voto apresentado pelo ilustre Relator, que se manifestou favoravelmente pela sua aprovação, submeto a reflexão de meus pares nesta Comissão, a minha opinião contrária sobre esta importante matéria ora submetida ao exame desta Comissão.

Preliminarmente, faz-se necessário esclarecer que os problemas hoje existentes no tocante ao “preparo, qualificação e requalificação” dos trabalhadores portuários não se prendem à falta de recursos financeiros. Pelo contrário, as fontes de custeio desses misteres – Fundo do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) e Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) – são consideradas suficientes, faltando, isto sim, reordenação dos métodos e processos envolvidos em ambos casos, tarefa que, aliás, vem sendo objeto dos mais sérios e vigorosos esforços da parte do Governo Federal. Desnecessária se torna, por conseguinte, a criação de uma nova fonte de recursos para programas que existem e que estão a carecer apenas de aperfeiçoamento de técnicas e procedimentos de execução, áreas em que o Governo Federal não nega existirem problemas.

O preparo e a qualificação do trabalhador portuário que permanecerá no sistema é custeado pelo FDEPM, que igualmente cobre os trabalhadores aquaviários (marítimos, fluviais e marinheiros regionais). O setor do trabalho portuário vem sendo objeto de uma profunda reformulação, no sentido de adequá-lo às reais necessidades da dimensão atual do contingente de mão-de-obra disponível e do processo de modernização dos portos, tão almejado pela sociedade brasileira.



Por outro lado, a qualificação e a requalificação dos trabalhadores egressos dos serviços portuários são tratadas no âmbito:

a) Do Plano Nacional de Educação Profissional – PLANFOR, por meio do Programa Nacional de Educação Profissional para o Setor Portuário, da esfera do Ministério do Trabalho, custeado com recursos do FAT e executado de forma descentralizada, por intermédio das Secretarias Estaduais do Trabalho;

b) Do Programa de Reabilitação Profissional, a cargo do Instituto Nacional de Seguridade Social e também custeado com recursos do FAT.

O Fundo proposto mostra-se desnecessário pelos motivos acima expostos, desaconselhando a aprovação do PL em exame. Contudo, é importante ressaltar alguns outros aspectos considerados impróprios.

A Lei pretendida concede às Prefeituras Municipais a prerrogativa de dispor livremente sobre receitas geradas por empresas públicas e até privadas – administradoras de portos – e cria uma nova atribuição para os Conselhos de Autoridade Portuária, qual seja a de homologar a decisão daquelas Prefeituras.

Por outro lado, diante da realidade do desequilíbrio orçamentário e do quadro de endividamento dos municípios brasileiros, fica flagrante a intenção de priorizar as Administradoras dos Portos como patrocinadoras principais do fundo a ser constituído. Na verdade, as Administradoras dos Portos acabariam como responsáveis exclusivas da manutenção daqueles fundos, o que também se mostra desaconselhável.

Finalmente, ao estender o alcance dos programas de qualificação e requalificação às áreas retroportuárias, ou seja, aquelas situadas fora da área do porto organizado e cuja delimitação não é conhecida, amplia de tal forma o volume de recursos financeiros necessários, que torna inviável a idéia apresentada.

Face ao exposto, julgo que o Projeto de Lei n.º 4.677, de 1998, se constitui numa nova sangria aos cofres públicos, razão porque conclamo a todos os nobres membros desta Comissão a votarem contrário a sua aprovação.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2001.

  
**Deputado CHICO DA PRINCESA**  
Relator do Vencedor



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**PROJETO DE LEI Nº 4.677-A, DE 1998**

**PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.677/98, nos termos do parecer vencedor do Deputado Chico da Princesa, contra os votos dos Deputados João Cósper, Carlos Santana e Telma de Souza. O parecer do Deputado João Cósper passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:  
Philemon Rodrigues - Presidente, Robério Araújo e Ary Kara - Vice-Presidentes, Basílio Villani, Chico da Princesa, Duílio Pisaneschi, Haroldo Bezerra, Márcio Matos, Mário Negromonte, Roberto Rocha, Romeu Queiroz, Aracely de Paula, Eliseu Resende, Ildefonço Cordeiro, Neuton Lima, Paulo Gouvêa, Pedro Fernandes, Raimundo Santos, Damião Feliciano, João Henrique, Marcelo Teixeira, Norberto Teixeira, Pedro Chaves, Carlos Santana, João Magno, Pedro Celso, Telma de Souza, Albérico Filho, Almir Sá, Asdrúbal Bentes, Gonzaga Patriota, Wanderley Martins e Árton Cascavel – titulares, e Carlos Dunga, Silas Câmara, Sílvio Torres, José Chaves, Marcos Lima, João Cósper, Hugo Biehl, João Sampaio e De Velasco - suplentes.

Sala da Comissão, em 4 de abril de 2001

  
Deputado **PHILEMON RODRIGUES**  
Presidente



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### **Projeto de Lei nº 4.677, de 1998**

*Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários.*

Autor: Deputada TELMA DE SOUZA

VOTO EM SEPARADO

#### **I - Relatório**

Chega-nos para análise a proposição em epígrafe, que autoriza os municípios onde houver um porto organizado, nos termos do art. 1º da Lei 8.630/93, a constituir fundo financeiro, com utilização parcial de recursos das administradoras dos portos, para custear programas de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa dos serviços portuários e retroportuários, a saber, tanto a mão-de-obra disponível para entrar no trabalho portuário e retroportuário, como a desligada do Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO – e a demitida pelas administradoras dos portos.

O fundo a ser criado, nos termos da proposta, contará com as seguintes fontes de recursos: percentual das receitas da administradora do porto, proveniente de arrendamentos de áreas e instalações portuárias em sua jurisdição, conforme proposta da Prefeitura Municipal homologada pelo respectivo Conselho de Autoridade Portuária – CAP; receitas do orçamento municipal e de subvenções; remuneração por serviços prestados pela administração dos cursos; além de outras receitas compatíveis com as finalidades da proposta.

O texto preconiza que os programas de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra deverão ser elaborados pela Prefeitura



municipal, com base nas informações de demandas de mão-de-obra fornecidas pelo CAP e por entidades representativas das empresas atuantes no porto e no retroporto, bem como nas informações acerca dos desligamentos de mão-de-obra feitos pelo OGMO e pela administradora do porto.

Os resultados dos programas deverá ser informado ao CAP, anualmente, pela respectiva Prefeitura. Por seu turno, a administradora do porto transferirá, mensalmente, ao município o percentual da receita de arrendamentos destinado a compor o fundo.

O projeto de lei prevê, ainda, a constituição, pelas Prefeituras municipais, de uma comissão formada por representantes do município, dos operadores portuários, dos trabalhadores e dos usuários, para aprovação e acompanhamento das aplicações dos recursos do fundo financeiro a ser criado. As Prefeituras também ficam responsáveis pelo provimento e manutenção das instalações físicas e operacionais necessárias à realização dos programas de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra.

A ilustre Autora da proposição fundamenta a proposta com base na necessidade de preparar os trabalhadores portuários e retroportuários para a nova realidade dos serviços portuários que vem instalando-se no País desde a implantação do modelo previsto pela Lei 8.630/93.

Distribuído a esta Comissão para exame de mérito, o projeto de lei não recebeu emendas durante o prazo regimental.

É o nosso relatório.

## II – Voto

Ao consolidar um novo marco regulatório para o regime de exploração dos portos em nosso País, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, intentou implantar um paradigma mais moderno para a prestação dos serviços portuários, baseado no incentivo à competição entre os terminais, para baixar os custos das operações de exportação e importação.

São muitas as inovações introduzidas pela Lei dos Portos, como por exemplo a própria definição do conceito de porto organizado. Porém, gostaríamos de enfatizar aqui, pela pertinência em relação à matéria em análise, a possibilidade de arrendamento de áreas portuárias e de entrada de operadores privados nos portos organizados. É inegável que tal novidade proporcionou alguns benefícios, como o aumento da receita das administrações portuárias e a redução dos custos de movimentação das cargas. Não obstante tais vantagens, os custos sociais decorrentes dos arrendamentos e da entrada dos operadores privados têm sido muito grandes, afetando, sobremaneira, os municípios onde estão localizados os portos organizados.





De forma geral, as mudanças nas relações de trabalho, apontam no sentido da redução do número de trabalhadores no serviço portuário. Em quase todos os portos brasileiros, pode-se verificar um significativo decréscimo no número de pessoal empregado, com a redução dos ternos ou turmas de serviço. Como bem lembrou a ilustre Autora em sua justificação, o quadro é agravado com o comportamento da economia, na política de defesa do Plano Real, bem assim com o incremento das cargas conteinerizadas e a utilização de equipamentos automatizados.

Dessa forma, fica patente a necessidade de treinamento do pessoal desligado, para que eles possam ser recolocados no mercado de trabalho. A necessidade de qualificação alcança também os trabalhadores que permanecem empregados, diante do imperativo de enfrentar convenientemente a nova realidade do serviço portuário, cada vez mais mecanizado. Ademais, uma parte do trabalho antes realizado junto à faixa primária do cais tem sido deslocado para as áreas retroportuárias ou até mesmo para locais distantes, onde apresenta características distintas, influenciando diretamente na demanda de mão-de-obra portuária.

A própria Lei dos Portos já prevê a necessidade de formação e qualificação de mão-de-obra portuária. Como os resultados concretos alcançados até o momento são muito pequenos, pode-se supor de que isto decorre da falta de recursos financeiros. O fundo previsto pelo projeto de lei em exame, portanto, vem permitir a união de esforços dos municípios onde situam-se os portos organizados e os Conselhos de Autoridade Portuária desses mesmos portos, no sentido de reciclar os trabalhadores portuários para que os mesmos possam ser reintroduzidos no mercado de trabalho sob novas condições de preparo e especialização.

Embora não seja da competência deste órgão técnico, observamos que os dispositivos que definem atribuições para as Prefeituras podem ser questionados quanto à constitucionalidade, por invadirem a soberania do Município. Entretanto, tais dispositivos certamente serão melhor analisados por ocasião da apreciação da matéria pela Comissão de Constituição e Justiça e de Redação.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.677/98.

Sala da Comissão, em 28 de novembro

de 2000.

Deputado JOÃO CÓSER  
Relator

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI Nº 4.677-A, DE 1998 (DA SRA. TELMA DE SOUZA)

Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

### SUMÁRIO

I - Projeto Inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer vencedor
- parecer da comissão
- voto em separado

## **PROJETO DE LEI Nº 4.677-A, DE 1998**

**(DA SRA. TELMA DE SOUZA)**

Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela rejeição, contra os votos dos Deputados João Cósper, Carlos Santana e Telma de Souza (relator: Dep. CHICO DA PRINCESA).

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

### **S U M Á R I O**

I - Projeto Inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer vencedor
- parecer da comissão
- voto em separado



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS**

**PROJETO DE LEI N° 4.677-A/98**

Nos termos do art. 119, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura e divulgação na Ordem do Dia das Comissões de prazo para apresentação de emendas, a partir de 25/04/01, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 7 de maio de 2001.

*Maria Linda Magalhães*  
Maria Linda Magalhães  
Secretária



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ofício nº 24/01 - CVT

Publique-se.

Em 02/05/01



AÉCIO NEVES  
Presidente



Documento : 1352 - 1



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Of. P-024/01

Brasília, 4 de abril de 2001

**Senhor Presidente,**

Em cumprimento ao disposto no art. 58, *caput*, do Regimento Interno, comunico a V. Ex<sup>a</sup> que a Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, **rejeitou o Projeto de Lei nº 4.677/98** – da Sr<sup>a</sup> Telma de Souza – que “dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários”.

Atenciosamente,

  
Deputado **PHILEMON RODRIGUES**  
Presidente

A Sua Excelência o Senhor  
**Deputado AÉCIO NEVES**  
Presidente da Câmara dos Deputados

Lote: 77 Caixa: 225  
PL N° 4677/1998  
31

CCV  
2/5/01 N° 1580/01  
Florap 1P ~  
Assinatura: Pontos 2566



## REQ 108/2003

**Autor:** Telma de Souza

**Data da Apresentação:** 18/02/2003

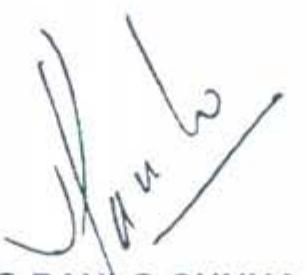
**Ementa:** Requer o desarquivamento de proposições.

**Forma de Apreciação:**

**Despacho:** Defiro o desarquivamento das seguintes proposições, nos termos do RICD, art. 105, parágrafo único: PEC 569/98; PL 715/95; PL 1.721/96; PL 3.864/00; PL 3.996/97; PL 4.677/98; PL 4.033/01; PL 4.975/01; PL 5.547/01; PL 5.873/01; PL 6.005/01; PL 5.931/01; PL 6.382/02; PEC 546/02; PL 7.152/02. Declaro PREJUDICADO o pedido em relação ao PL 3.615/00, pois já foi desarquivado. Indefiro o desarquivamento quanto às seguintes proposições: PL 3.500/97; REQ 03/01; REQ 50/01; REQ 15/01; REQ 25/01; REQ 33/01; REQ 36/01; REQ 43/01; REQ 13/01 e REQ 66/01, pois foram arquivados definitivamente. Indefiro, também, o desarquivamento do REC 14/95; do REC 201/97 e do PL 4.357/01, pois não foram arquivados. Indefiro, ainda, o desarquivamento das seguintes proposições: RIC 1.630/99; RIC 2.778/97; SIT 25/97; RIC 2.878/01; RIC 3.142/01/ RIC 3.143/01; RIC 3.448/01; INC 1.853/01 e 3.620/02, cujas tramitações encontram-se esgotadas. E indefiro, por fim, o desarquivamento do PL 4.834/98, pois foi devolvido à autora em 10/12/98. Oficie-se à requerente e, após, publique-se.

**Regime de tramitação:**

Em 25/03/2003



JOÃO PAULO CUNHA  
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**REQUERIMENTO 108/03**  
**(Da Senhora Telma de Souza)**

18/02/03 15.4341  
Sinex  
6212

Requer o desarquivamento de proposições

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 105, parágrafo único, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V.Ex<sup>a</sup> o desarquivamento das seguintes proposições, a seguir relacionadas:

- PEC nº 569/98 ✓
- PL nº 715/95 ✓
- PL nº 1721/96 ✓
- PL nº 3500/97 \*
- PL nº 3615/00 ✓
- PL nº 3864/00 ✓
- PL nº 3996/97 ✓
- PL nº 4677/98 ✓
- REC nº 14/95 \*
- REC nº 20/97 \*
- RIC nº 1630/99 \*
- RIC nº 2778/97 \*
- SIT nº 25/97 \*
- PL nº 4834/98 \*
- PL nº 4033/01 ✓
- RIC nº 2878/01 \*
- REQ nº 3/01 \*
- PL nº 4357/01 \*
- RIC nº 3142/01 \*



6F1DRFR50



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- RIC nº 3143/01+
- RIC nº 3198/01+
- REQ nº 50/01+
- REQ nº 15/01+
- REQ nº 25/01+
- RIC nº 3448/01+
- REQ nº 33/01+
- REQ nº 36/01+
- REQ nº 43/01+
- PL nº 4975/01 ✓
- RIQ nº 3487/01+
- REQ nº 13/01+
- REQ nº 66/01+
- INC nº 1853/01+
- PL 5547/01 ✓
- PL 5873/01 ✓
- PL 6005/01 ✓
- PL 5931/01 ✓
- PL 6382/02 ✓
- PEC 546/02 ✓
- PL 7152/02 ✓
- INC 3620/02 ✓

Sala das Sessões 18º, de fevereiro de 2003

*Deputada Telma de Souza*  
PT/SP



6E1DDBFB50



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS**

**PROJETO DE LEI N° 4.677-A/98**

Nos termos do art. 119, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura e divulgação na Ordem do Dia das Comissões de prazo para apresentação de emendas, a partir de 25/04/01, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 7 de maio de 2001.

*Maria Linda Magalhães*  
Maria Linda Magalhães  
Secretária



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS**

**PROJETO DE LEI Nº 4.677/98**

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão de Finanças e Tributação determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 12/05/2003 a 16/05/2003. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas.

Sala da Comissão, em 19 de maio de 2003.

*Maria Linda Magalhães*  
Maria Linda Magalhães  
Secretária



## COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

### PROJETO DE LEI N° 4.677-A, DE 1998

Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários.

**Autor:** Deputada TELMA DE SOUZA

**Relator:** Deputado JOSÉ PIMENTEL

#### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.677, de 1998, de autoria da ilustre Deputada Telma de Souza, autoriza os Municípios, nos quais haja porto organizado, nos termos do art. 1º da Lei nº 8.630/93, a constituir fundo financeiro com o objetivo de custear programas de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra egressa ou não dos serviços portuários e retroportuários, inclusive a demitida pelas administradoras dos portos.

O novo fundo financeiro de que trata a proposição será beneficiário das seguintes fontes de recursos: transferência mensal de percentual das receitas da administradora do porto, oriunda de arrendamentos de áreas e instalações portuárias em sua jurisdição, conforme proposta da Prefeitura Municipal, homologada pelo respectivo Conselho de Autoridade Portuária – CAP; receitas do orçamento municipal e de subvenções; remuneração por serviços prestados pela administração dos cursos; outras receitas compatíveis com as finalidades da proposição.



386D687715



A responsabilidade institucional pelos programas de qualificação é da Prefeitura Municipal, que se incumbirá também de prover e manter as instalações físicas e operacionais necessárias à realização dos eventos associados aos referidos programas.

O Projeto de Lei nº 4.677, de 1998, foi rejeitado na Comissão de Viação e Transportes, tendo prevalecido o parecer do Deputado Chico da Princesa, em contraposição ao parecer do Deputado João Cósper, indicado como relator, que sugeria a aprovação da propositura.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Em que pese a nobre intenção da ilustre Deputada proponente, no que diz respeito ao apoio que efetivamente deve ser dado aos trabalhadores egressos dos serviços portuários e retroportuários, especialmente na oferta de programas locais de requalificação de mão-de-obra, somos forçados a discordar da presente proposição, por entender que ela não tem amparo no conjunto de normas legais que disciplinam a matéria orçamentária na esfera federal.

A autorização para criação do fundo financeiro pretendido, no âmbito de cada Município em cuja jurisdição se localize porto organizado, definido no artigo 1º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, parece, salvo melhor juízo, soar estranha à competência legislativa federal, fato que será, naturalmente, explorado com maior propriedade na douta Comissão de Constituição e Justiça e de Redação.

Ademais, a destinação dos recursos do fundo financeiro a que se refere o projeto de lei em tela tem implicações pouco compatíveis com a Lei de Diretrizes Orçamentárias, assim como com a Lei de Responsabilidade Fiscal e com a Lei Orçamentária em vigor.

A criação de mais um fundo para a finalidade pretendida, ainda que na esfera local, parece não se justificar também na abalizada observação dos membros da Comissão de Viação e Transportes, que rejeitaram a



386D687715



matéria, como vimos. Além do mais, o Comando da Marinha, em nota técnica sobre o Projeto de Lei nº 4.677-A, de 1998, encaminhada àquela Comissão, entende que a qualificação ou requalificação dos trabalhadores portuários já faz parte das ações financiadas sob os auspícios do Fundo do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM e, ainda, do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT, razão pela qual não parece prudente uma possível redundância da atuação do Poder Público nesta área.

Com a autoridade institucional de quem conhece o assunto, o Comando da Marinha assevera, na nota técnica acima mencionada, que os problemas remanescentes na área de qualificação de mão-de-obra do setor portuário não dizem respeito propriamente à insuficiência de recursos. As questões centrais estão associadas à reordenação dos métodos e processos envolvidos no preparo, na qualificação e requalificação da mão-de-obra, em consonância com a profunda reformulação do setor portuário, já em andamento há algum tempo.

De outra parte, não parece igualmente conveniente estabelecer novas imposições legais às administradoras dos portos, que lhes exigiriam novos encargos regulares, estranhos ao teor original dos respectivos contratos de concessão. Esta imposição poderia ser interpretada como quebra de contrato, algo indesejável em um setor que tem-se modernizado aceleradamente nos últimos tempos, deixando de ser um dos maiores obstáculos operacionais para nossas exportações.

Pelas razões expostas, votamos pela inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 4.677-A, de 1998.

Sala da Comissão, em 07 de Julho de 2004.

Deputado JOSÉ PIMENTEL  
Relator



386D687715



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

### PROJETO DE LEI Nº 4.677-B, DE 1998

#### III - PARECER DA COMISSÃO

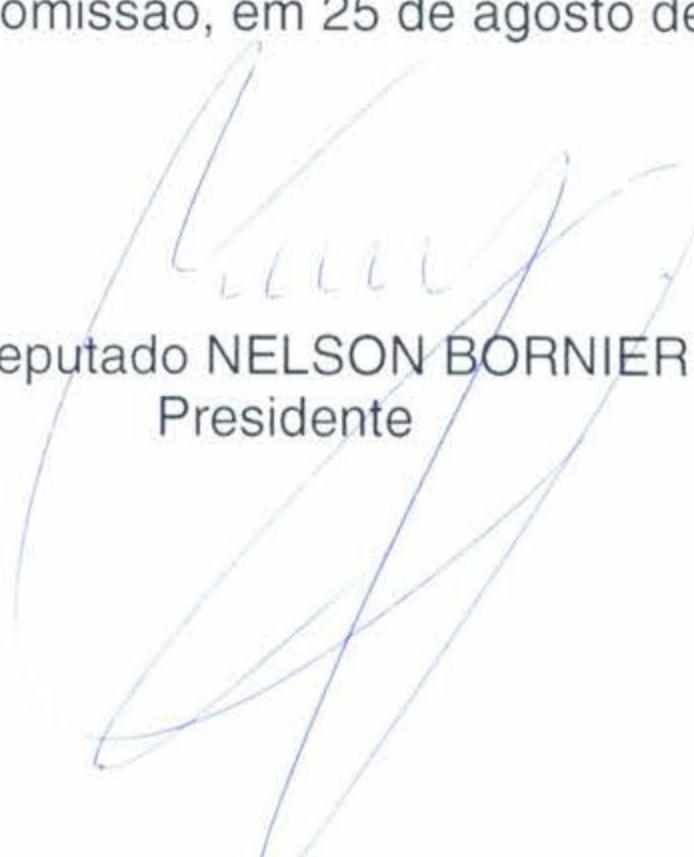
A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu, unanimemente, pela inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 4.677-A/98, nos termos do parecer do relator, Deputado José Pimentel.

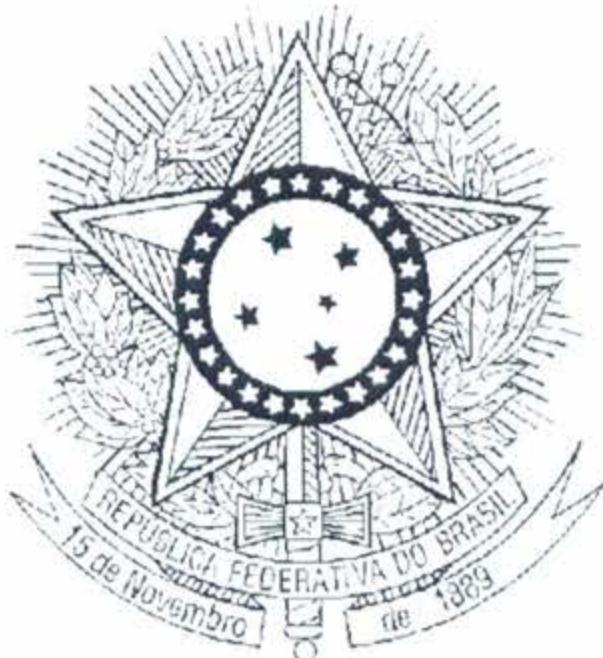
Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nelson Bornier, Presidente; Alexandre Santos, Paulo Rubem Santiago e Carlos Willian, Vice-Presidentes; Armando Monteiro, Carlito Merss, Delfim Netto, Félix Mendonça, Fernando Coruja, João Leão, José Pimentel, Luiz Carlos Hauly, Luiz Carreira, Max Rosenmann, Mussa Demes, Pauderney Avelino, Paulo Afonso, Virgílio Guimarães, Yeda Crusius, Eduardo Cunha, Feu Rosa, João Batista, José Militão, Júlio Cesar e Wasny de Roure.

Sala da Comissão, em 25 de agosto de 2004.

Deputado NELSON BORNIER  
Presidente





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI

### N.º 4.677-B, DE 1998

(Da Sra. Telma de Souza)

Dispõe sobre a formação de fundo financeiro nos municípios de portos organizados para fins de preparo, qualificação e requalificação da mão-de-obra destinada ou egressa de serviços portuários e retroportuários; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela inadequação financeira e orçamentária (relator: DEP. JOSÉ PIMENTEL).

#### DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54)

#### APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

#### SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- parecer do relator
- parecer da Comissão