

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 1.137, DE 2011

Dá nova redação ao parágrafo único do art. 26, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, incluindo os arrumadores dentre aqueles passíveis de contratação.

Autor: Deputado ARNALDO JORDY

Relator: Deputado BENJAMIN MARANHÃO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe altera o parágrafo único do art. 26 da hoje revogada Lei dos Portos (Lei nº 8.630, de 1993), para estabelecer que a contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações possa ser feita também dentre os arrumadores, além dos trabalhadores portuários avulsos registrados.

De acordo com a justificação do Autor, Deputado Arnaldo Jordy, os arrumadores se enquadram numa das categorias mais antigas em atividade nos portos brasileiros, detentores de quase cem por cento da atividade de capatazia nos referidos portos (...) Inequívoca é a omissão do parágrafo único do art. 26 da Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993 ao não estender à categoria dos arrumadores a exclusividade de contratação dentre os trabalhadores portuários avulsos, como o fez com os demais. Os arrumadores fazem parte do quadro de trabalhadores portuários avulsos, juntamente com as outras categorias referidas no caput daquele artigo, a saber: estivadores, conferentes, consertadores de carga e vigilância de embarcações.

A proposição foi distribuída a esta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), para deliberação sobre o mérito, e para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para manifestar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Decorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, conforme atesta o Termo de Recebimento de Emendas datado de 16 de junho de 2011.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme consta do nosso relatório acima, o projeto visa alterar dispositivo da antiga Lei dos Portos, revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que *dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários*.

O parágrafo único objeto de alteração pelo Projeto de Lei nº 1.137, de 2011, tinha a seguinte redação:

Art. 26.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Em detalhado parecer apresentado em 29 de novembro de 2011, o Deputado Sebastião Bala Rocha manifestou-se, nesta Comissão, pela aprovação do projeto, com substitutivo. Transcrevemos abaixo o voto do então Relator:

O objetivo do projeto de lei em apreço é sanar omissão verificada no parágrafo único do art. 26 da Lei nº

8.630, de 1993, que elenca as categorias de trabalhadores portuários, cuja seleção, com vistas à contratação com vínculo permanente, deve ser feita exclusivamente entre os registrados e cadastrados junto ao órgão gestor de mão de obra.

Com efeito, o mencionado dispositivo estabeleceu que a contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados. Como se vê, omite-se, injustificadamente, a categoria dos trabalhadores em serviços de capatazia, dos quais se incumbia, também, a antiga categoria dos arrumadores, a que se refere o Projeto de Lei nº 1.137, de 2011.

Para melhor compreensão da situação dos arrumadores, transcrevemos trecho do Manual do Trabalho Portuário, publicado pela Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego¹, que faz uma breve retrospectiva da questão:

Antes da Lei nº 8.630/93, os serviços de capatazia eram exclusividade das administrações portuárias, que utilizavam seus próprios empregados nas movimentações de mercadorias, por essa razão o art. 57, §3º, inciso I, da Lei nº 8.630/93 explicita o termo “instalações públicas”, já que à época da edição da lei, geralmente, toda a área portuária era instalação pública. Entretanto, o art. 26, caput da citada lei, é bastante claro quando elenca o trabalho de capatazia dentre os compreendidos no trabalho portuário avulso, devendo ser realizado em instalações de uso público ou privativo desde que situadas dentro da área do porto organizado.

Quando não possuíam empregados em número suficiente, as administrações dos portos **complementavam os serviços de capatazia com a utilização de trabalhadores avulsos da categoria denominada “arrumadores”** (avulsos que atuavam fora dos portos executando movimentação de mercadorias

¹ Disponível em http://portal.mte.gov.br/fisca_trab/publicacoes.htm. Consultado em 18 de agosto de 2011.

nos armazéns gerais), **mediante contrato celebrado com o respectivo Sindicato. Esses eram a “força supletiva” dos empregados de docas ou da administração do porto.** Muitas vezes, esses mesmos avulsos continuavam realizando serviços fora dos portos, nos armazéns gerais. Por essa razão, o art. 71 da Lei nº 8.630/93 deu a essa categoria o mesmo tratamento dos trabalhadores em capatazia. (grifos nossos)

A transcrição acima pode, também, explicar a omissão hoje verificada no dispositivo que se intenta alterar por meio do projeto de lei que ora relatamos. Acreditamos que a ausência dos trabalhadores em capatazia no rol do parágrafo único do art. 26 pode ser atribuída ao fato de que, na maioria dos estados, tais trabalhadores mantinham vínculo com a Administração do Porto, antes da vigência da Lei nº 8.630, de 1993.

Todavia nos estados em que não havia pessoal contratado pela Administração do Porto, os serviços de capatazia eram executados pelos arrumadores sindicalizados, como previsto nos arts. 285 e seguintes da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), revogados pela Lei nº 8.630, de 1993.

A omissão gerou controvérsias, tendo a questão chegado ao Tribunal Superior do Trabalho (TST), que, apreciando dissídio coletivo proposto pela Federação Nacional dos Operadores Portuários, decidiu que os serviços de capatazia estão, sim, dentre os que devem ser requisitados dentre os trabalhadores registrados e cadastrados no mencionado órgão. Com efeito, assim decidiu o TST no Dissídio Coletivo nº 1746116-74.2006.5.00.0000 (relator: Ministro João Batista Brito Pereira, acórdão publicado em 11/9/2007):

PORTUÁRIOS. CONTRATAÇÃO POR PRAZO INDETERMINADO DE TRABALHADORES DA ATIVIDADE DE CAPATAZIA NÃO REGISTRADOS NEM CADASTRADOS NO OGMO. (ART. 26, CAPUT E PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI 8.630/1993. CONVENÇÃO 137 DA OIT). A discussão diz respeito à possibilidade de os operadores portuários admitirem com

vínculo empregatício e por prazo indeterminado trabalhadores para a atividade de capatazia selecionados livremente no mercado de trabalho, isto é, que não estejam registrados nem cadastrados no OGMO. O fundamento jurídico do pedido reside no disposto no art. 26, parágrafo único, da Lei 8.630/1993, que, diversamente do *caput*, não relacionou, expressamente, a atividade de capatazia dentre aquelas para cuja contratação com vínculo de emprego instituiu a reserva de mercado.

A interpretação literal e solitária do dispositivo parece indicar a procedência da argumentação deduzida na petição inicial. Todavia, ante a irrecusável aplicação da Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT, segundo a qual "Os portuários matriculados terão prioridade para a obtenção de trabalho nos portos" (artigo 3, item 2), a partir de uma interpretação sistemática da norma e da compreensão da realidade vivida nos portos brasileiros sob a égide da Lei 8.630/1993, é que se pode bem equacionar a questão nesta oportunidade. A omissão da atividade de capatazia no texto do parágrafo único do art. 26 equivale a exclusão dessa atividade da exclusividade para a contratação por prazo indeterminado. Não se pode perder de vista, entretanto, que as atividades portuárias estão descritas no § 3º do art. 57 da Lei, a saber: Capatazia, Estiva, Conferência de Carga, Conserto de Carga, Vigilância e Bloco, constituindo uma só categoria profissional: a dos Trabalhadores Portuários; desses (os avulsos) somente os de capatazia e bloco foram, nos termos do parágrafo único do art. 26, excluídos do benefício da exclusividade para a contratação por prazo indeterminado pelos operadores portuários. No entanto, a partir do dia 12 de agosto de 1995, com a incorporação da Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT ao ordenamento jurídico brasileiro, é lícito concluir que, para proceder à contratação com vínculo empregatício e por tempo indeterminado de trabalhadores em capatazia, os operadores portuários ficaram obrigados a observar a prioridade daqueles portuários avulsos registrados e cadastrados. Em tais circunstâncias, somente se, e quando, remanescer vaga das oferecidas, poderá recrutar fora do sistema do OGMO.

Não obstante a clareza com que se posicionou a mais alta corte do Judiciário trabalhista, algumas decisões judiciais de primeiro grau persistem em ignorá-la, causando desemprego em massa entre os arrumadores.

Vale ressaltar o fato de que, muito embora os serviços de capatazia tenham sido omitidos na redação do parágrafo único do art. 26 da Lei nº 8.630, de 1993, o art. 57 da mesma Lei enumera as categorias que atuarão em regime de multifuncionalidade, incluindo esses serviços, em mais uma evidência de que se tratou de omissão involuntária. O mencionado art. 57 está assim redigido:

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

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

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

§ 3º Considera-se:

I – Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II – Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peaço e despeço, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

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

IV – Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

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

VI – Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Assim, para evitar que a interpretação do preceito continue sendo deturpada, com graves prejuízos para os trabalhadores e para a segurança jurídica, deve ser alterada a redação do parágrafo único do art. 26 da Lei nº 8.630, de 1993. Não nos parece adequada, porém, a redação proposta pelo Projeto de Lei nº 1.137, de 2011, que se refere a atividade de arrumação, que foi praticamente absorvida pela de capatazia.

Assim, visando dar consequência à proposição sob análise, que julgamos meritória, apresentamos substitutivo que suprime a menção aos arrumadores, incluindo, porém, os trabalhadores em capatazia no rol daqueles que devem, necessariamente, ser contratados entre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

*Diante do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.137, de 2011, na forma do substitutivo anexo.*

No substitutivo, o então Relator propôs que fosse dada a seguinte redação ao art. 26 da Lei nº 8.630, de 1993:

Art. 26.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de

*carga, vigilância de embarcações e **capatazia**, com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados. (NR)*

Ocorre que, após a apresentação do parecer do Deputado Sebastião Bala Rocha, como já mencionamos, a Lei nº 8.630, de 1993, foi revogada pela Medida Provisória nº 595, de 2012, convertida na Lei nº 12.815, de 2013. A nova legislação tratou da matéria objeto do Projeto de Lei nº 1.137, de 2011, no § 2º do art. 40, que assim dispõe:

Art. 40.

.....

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

.....

Vê-se, pela redação do parágrafo acima transcrito, que o objetivo do projeto já foi alcançado, com redação bastante semelhante à proposta pelo Relator que nos antecedeu, fazendo com que perca sentido a proposta sob análise.

Dessa forma, em que pese o mérito da matéria, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.137, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator