

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

“Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo e em terra das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado.”

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

§ 4º. Fica vedada a utilização de contrato de trabalho intermitente, temporário e terceirizado na área do porto público.



§ 5º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferência, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo.

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.



Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do “garantidor legal por ingerência”.

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar os produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos.

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.
2. Controlar o acesso ao navio.
3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.
4. Monitorar as áreas de acesso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.
5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.
6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.
7. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.



Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizadas e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viagem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peaça via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem



previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc....), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.



Nas palavras de Ana Paula Barcellos, “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

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 nacional. 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.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em “barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore”, ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações (a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.



O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRAB
EMC 56/2025 CTRAB => PL 733/2025

EMC n.56/2025

