

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 SUBSTITUTIVA

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

“Art. 101. Trabalhador portuário é aquele que, possuindo qualificação profissional certificada para o exercício da profissão, desenvolve a sua atividade profissional no trabalho portuário, no porto público e privado.

§ 1º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2º A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1º deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias – FENCCOVIB e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3º os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4º O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5º Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador



portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto*. E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3º, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3º, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas



semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3º, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5º visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária



A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

