

# **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

## **PROJETO DE LEI Nº 3.851, DE 2004**

Inclui o parágrafo 3º, no artigo 1º e o parágrafo 2º, no artigo 18 da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado EDUARDO VALVERDE

**Relator:** Deputado LEONARDO QUINTÃO

### **I - RELATÓRIO**

Vem à análise desta Comissão de Viação e Transportes o Projeto de Lei n.º 3.851, de 2004, proposto pelo Deputado Eduardo Valverde. A iniciativa promove duas alterações na Lei n.º 8.630, de 1993, conhecida por Lei dos Portos: inclui parágrafo no art. 1º, com o qual define “porto inorganizado”; inclui parágrafo no art. 18, com o qual delega ao órgão gestor de mão-de-obra de porto organizado a competência para fornecer trabalhador portuário avulso a porto inorganizado.

Na justificativa do projeto, afirma-se que na Amazônia é comum se encontrar porto inorganizado ao lado de porto organizado, fato devido, acrescenta-se, à tentativa de se evitar as tarifas portuárias cobradas pelos operadores. Nesses portos, prossegue-se, o trabalho avulso não estaria sendo alcançado pelas garantias e proteções inerentes ao regime de mão-de-obra existente nos portos organizados. Diz o autor que isso degrada o trabalhador de porto inorganizado.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório

### **II - VOTO DO RELATOR**

Preliminarmente, é bom que se esclareça que não existe a figura legal do porto inorganizado. No âmbito da Lei nº 8.630/93 (Lei dos portos), a exploração de instalação portuária opera-se sob duas modalidades: (1) de uso público; e (2) de uso privado.

A atividade portuária pública, assim entendida no âmbito regulatório como prestação de serviço público, opera-se: (1) na área dos Portos Organizados; e (2) na área das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4).

A atividade portuária privada, assim entendida no âmbito regulatório como atividade econômica, opera-se: (1) por meio de Terminais de Uso Privativo (TUP) de uso exclusivo, misto ou de turismo de passageiros; e (2) por meio das Estações de Transbordo de Cargas (ETC).

Desta forma, melhor seria referir-se às instalações que não os Portos Organizados como sendo TUP, ETC e IP4 e não como “porto inorganizado”, que não encontra amparo legal, conforme observado anteriormente.

A criação legal da figura do porto inorganizado a ser instituída no âmbito da Lei dos Portos somente para efeitos de contratação de mão-de-obra avulsa, conforme proposto no projeto, estaria por trazer à legislação uma figura já existente sob outra denominação (TUP, ETC e IP4), vindo a provocar certa confusão, eis que a lei que se pretende alterar trata de regimes de exploração da atividade portuária, não se restringindo, portanto, à contratação de mão-de-obra junto ao OGMO.

Feitas estas considerações, adentrando no projeto propriamente dito, vislumbra-se que a intenção do Projeto de Lei é exigir dos terminais privativos (bem como das ETC e IP4) a obrigação de contratar mão-de-obra avulsa fornecida pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), instituído no âmbito de cada porto organizado.

Muito embora o autor aluda à situação precária de pequenos terminais fluviais amazônicos erguidos em área próxima de porto organizado para justificar a constituição da figura dos “portos inorganizados” e da submissão desses ao regime de contratação de mão-de-obra do OGMO, é evidente que a previsão legal que S.Ex.<sup>a</sup> propõe não ficará encilhada por aquele contexto. Bem ao contrário. Por toda a costa brasileira, há terminais privativos que se acham nas proximidades de porto organizado e que, por isso, teriam de passar a requerer mão-de-obra administrada pelo OGMO de porto organizado.

Ora, isso vai contra dois dos princípios que nortearam a formulação da Lei dos Portos: a liberdade de contratação, que é inerente à atividade privada, e a correspondente autonomia dos terminais privados, inclusive no que respeita à contratação de mão-de-obra, eis que exercem atividade econômica com suas respectivas

especificidades e não um serviço público em sentido estrito, conforme já abordado.

De uma forma geral, tem-se observado que os custos da mão-de-obra oferecida pelo OGMO em Portos Públicos apresentam-se relativamente superiores se comparados aos TUP. A incompatibilidade do número de Trabalhadores Portuários Avulsos - TPA cadastrados no OGMO com a quantidade de carga movimentada e a própria característica de sazonalidade inerente à atividade, são provavelmente as principais razões para tal.

Os Terminais Privativos (TUP), por sua vez, arcam com o pagamento de encargos incidentes sobre a folha de pagamento, eis que contratam seus funcionários com vínculo de emprego (CLT). Este tipo de contratação tem-se mostrado mais adequado, de um lado em razão da previsibilidade de movimentação de carga, o que equivale a dizer que não há ociosidade da mão-de-obra e por outro lado pela necessidade de realização de treinamento direcionado, visando a capacitação dos funcionários, condições que se coadunam com o planejamento deste tipo de instalação (TUP), propiciando, assim, a otimização de custos e recursos.

Nesses termos, não é difícil concluir que a extensão, aos terminais privativos, do regime de contratação de mão-de-obra, hoje aplicado nos portos organizados, encareceria as operações daqueles, sem reduzir os custos destes. A situação dos expedidores de carga, no fim das contas, restaria pior, elevando o assim chamado Custo-Brasil.

Por outro lado, a alteração legislativa proposta não inclui revisão no texto do § 1º, do artigo 8º, da Lei 8.630/93, que permaneceria inalterado, cujo conteúdo elenca uma série de possibilidades para a dispensa de contratação do operador portuário e, por conseguinte, da mão-de-obra avulsa. Senão vejamos (*in verbis*):

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

Conforme pode se observar, os pequenos terminais fluviais amazônicos, mesmo com a alteração legislativa proposta, estariam por se isentar da contratação de operadores portuários e da consequente mão-de-obra avulsa, eis que notadamente demandam por embarcações de navegação interior, nos termos do inciso II, alínea “c”, do § 1º, do artigo 8º, da Lei nº 8.630/93 retro transcrito.

Não se pode olvidar, ademais, da possibilidade legal concedida aos terminais portuários para contratar seus trabalhadores com vínculo empregatício a prazo indeterminado (regime CLT), nos termos contidos no artigo 26, da Lei nº 8.630/93, *in verbis*:

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

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.

Acerca da degradação dos trabalhadores que atuam em terminais privativos às margens de rios amazônicos, se de fato vem acontecendo, tenho a dizer que se trata de algo grave e que merece a devida investigação. Nenhum trabalhador deve ser submetido a condições que contrariem ou vão aquém do disposto na CLT - para não falar das garantias constitucionais. Seria conveniente que o autor, eminente Deputado Eduardo Valverde, pudesse nos guiar nessa investigação.

**Sendo essas as considerações, sou obrigado a votar pela rejeição do Projeto de Lei n.º 3.851, de 2004.**

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado **LEONARDO QUINTÃO**  
Relator