

O DIREITO PORTUÁRIO NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

Denise Schmitt Siqueira Garcia¹

SUMÁRIO

Introdução; 1 Da importância dos portos; 2 Considerações sobre o Direito Portuário; 3 Surgimento da Lei de Modernização dos Portos – Lei 8630/93; 4 Porto organizado; 5 Terminais privativos; 6 Grupo executivo para modernização dos Portos – GEMPO; 7 Órgão de gestão de mão de obra avulso – OGMO; 8 Conselho de autoridade portuária – CAP; 9 Operador Portuário; 10 Considerações Finais; 11 Referência das Fontes Citadas.

RESUMO

O presente artigo tem como enfoque central um estudo doutrinário acerca da autonomia do Direito Portuário, bem como sobre a Lei de Modernização dos Portos sob nº Lei 8630/93, a qual trouxe várias inovações nesse ramo de atividade como a criação do porto organizado, dos terminais privativos, do grupo executivo para modernização dos portos, o órgão de gestão de mão de obra avulso, o conselho de autoridade portuária e o operador portuário. Para o desenvolvimento da pesquisa foi utilizado o método indutivo com a utilização das técnicas do referente, do fichamento e das categorias.

Palavras chaves: Direito Portuário; Portos; Modernização dos Portos.

ABSTRACT

The following article is mainly focused on the doctrinaire study about autonomy in port law as well as about the law of port modernization in law nº. 8630/93, which brought about several innovations in this field of activity such as the creation of an organized harbour, of private terminals, of the executive group for harbour organization, the organ of free work force management, the council of harbour authority and the harbour operator. For the development of the research it was used the inductive method with the use of the reference technique, of filing and of categories.

¹ Doutoranda pela Universidade de Alicante na Espanha. Mestre em Ciência Jurídica pela Univali. Especialista em Direito Processual Civil. Professora de pós graduação e graduação. Coordenadora de Pós graduação. Advogada.

Key words: port law; port; port modernization.

INTRODUÇÃO

O tema principal do presente artigo científico será sobre a autonomia e a importância do Direito Portuário com base na sua Lei nuclear de modernização dos portos sob nº 8630/93.

A realidade econômica brasileira e mundial sempre precisou preocupar-se com o transporte de suas mercadorias e sendo assim os Portos dentro da história sempre foram um fator preponderante para que esse comércio e consequentemente com esse desenvolvimento da nação.

Por algum tempo os Portos brasileiros foram relegados ao completo descaso operando muitas vezes com equipamentos antigos e defasados e com mão de obra desqualificada.

A Lei de Modernização dos Portos de 1993 tem como enfoque principal tentar organizar melhor esse manancial econômico que são os Portos com a finalidade de torna-los lucrativos e assim enriquecer ainda mais a nação.

O presente artigo possui como objetivo geral analisar essa importância dos portos, a independência do Direito Portuário, bem como as contribuições trazidas por sua lei nuclear que é a Lei 8630/93.

Os objetivos específicos são, identificar e verificar os órgãos que foram surgiram como a promulgação de tal lei que são o porto organizados, os terminais privativos, do grupo executivo para modernização dos portos, o órgão de gestão de mão de obra avulso, o conselho de autoridade portuária e o operador portuário

Por razões metodológicas, o presente artigo será dividido em nove partes. Em na primeira será analisada a importância dos portos, na segunda as considerações gerais sobre o Direito Portuário, na terceira sobre o surgimento da Lei de Modernização dos Portos sob nº 8630/93, na quarta sobre o Porto organizado, na

quinta sobre os terminais privativos, na sexta sobre o grupo executivo para modernização dos portos – GEMPO, na sétima sobre o órgão de gestão de mão de obra avulso – OGMO, na oitava sobre o Conselho de autoridade Portuária – CAP e por fim na nona sobre o operador portuário.

1 DA IMPORTÂNCIA DOS PORTOS

Os portos sempre tiveram uma relação muito direta na história das cidades, visto que ao buscar as condições geográficas favoráveis à construção do porto, águas calmas e profundas, também se levavam em consideração às condições territoriais adequadas à urbanização, mananciais de água potável e uma posição estratégica que possibilitasse o desenvolvimento do comércio.²

Para entender-se a importância dos portos para o Brasil basta dizer-se que os mesmos são utilizados por 95% do comércio exterior nacional. Em 1997 foram movimentados 414 milhões de toneladas. Do transporte efetuado através dos portos brasileiros, 81% se refere a navegação internacional de longo curso. Os portos são, portanto, um setor vital para nossa vida econômica.³

Assim a instalação de um porto na cidade gera grandes transformações sociais, econômicas e culturais.

Nas últimas décadas do século XX, para que fosse atendida uma nova demanda da logística globalizada, foi necessário um processo de modernização dos portos no Brasil, sendo que este fato teve por consequência um impacto sócio-econômico negativo para as cidades, com uma relação significativa da mão-de-obra empregada nas atividades portuárias. O fato gerador dessas mudanças foi o advento da intermodalidade (integração da circulação de mercadorias entre os principais portos do mundo), que, para viabilidade, depende da padronização dos meios de transporte de carga marítimo-terrestre, por meio da utilização de

² GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operária e cultura urbana**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992

³ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 19.

cargas e containers. Por consequência desse novo perfil logístico, ocorreram várias mudanças na ocupação do solo e do zoneamento das áreas do porto, buscando-se assim a otimização dos espaços e novas áreas para construção de terminais de carga, tornando-se a atividade portuária intensiva em capital e excludente de mão-de-obra.⁴

Com a promulgação da Lei 8630/1993 permitiu-se um novo modelo de privatização de serviços portuários, o comando único das equipes de trabalho e a operação de cargas de terceiros em terminais privados, chamada como Lei de Modernização dos Portos.

Assim, os portos estatais passaram a integrar um conjunto de unidades autônomas, vinculadas ao Ministério dos transportes e reguladas pela Agência Nacional dos transportes Aquaviários – ANTAQ. Nasce assim, as Autoridades portuárias (Companhia das Docas) e os Conselhos da Autoridade Portuária – CAP, formado por membros dos Poderes executivo nas esferas federal, estadual e municipal, representantes das diversas empresas privadas, e trabalhadores.⁵

Foi criado também pelo Plano Nacional de Gerenciamento - PNGC⁶ a agenda Ambiental Portuária e seu desenvolvimento local, hoje, são promovidos pelo Ministério do Meio Ambiente em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Esta agenda tem por objetivo fundamental atender os compromissos ambientais firmados internacionalmente e aos novos parâmetros implementados pela lei ambiental brasileira.

⁴ MORAES, Isaac Ribeiro. **O desenvolvimento portuário, integração porto-cidade e a proteção do patrimônio histórico cultural: Referências para Santos**. Anais do Congresso Internacional de Direito Ambiental. São Paulo: Imprensa oficial do Estado de São Paulo, 2007. p. 332

⁵ MORAES, Isaac Ribeiro. **O desenvolvimento portuário, integração porto-cidade e a proteção do patrimônio histórico cultural: Referências para Santos**. Anais do Congresso Internacional de Direito Ambiental. São Paulo: Imprensa oficial do Estado de São Paulo, 2007. p. 333

⁶ O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC, foi criado pela Lei 7661/88 e tem sua origem na Comissão Internacional para os Recursos do Mar, cujo objetivo é ordenar, controlar e manter a qualidade ambiental da costa marítima brasileira.

Objetivando desenvolver o planejamento e gestão ambiental, a agenda deve ter como prioridades:

- a) promover o controle ambiental da atividade portuária;
- b) inserir a atividade portuária no âmbito do gerenciamento costeiro;
- c) implantar unidade de gerenciamento ambiental dos portos;
- d) implementar setores de gerenciamento ambiental nas instalações portuárias fora dos portos;
- e) regulamentar os procedimentos da operação portuária, adequando-as aos padrões vigentes;
- f) capacitar recursos humanos para gestão ambiental portuária⁷.

Portanto a Agenda Ambiental Portuária local tem como finalidade desenvolver uma cultura ambientalista, tomando a sociedade como parceira no desenvolvimento de mecanismos de proteção do meio ambiente, com vistas não apenas recuperar áreas degradadas pela ação portuária, mas principalmente implantar planos contingentes e emergenciais, caso porventura ocorram acidentes que afetem o meio ambiente.⁸

2 CONSIDERAÇÕES SOBRE O DIREITO PORTUÁRIO

Muito se discutiu acerca da independência ou não do Direito Portuário, questionamento este que hoje não tem mais razão de ser como será abordado. Porém há que ser ressaltado que alguns doutrinadores ainda tratam o Direito Portuário como um ramo do Direito Marítimo.

Segundo Pasold:

O Direito portuário é um ramo do Direito que tem por objeto o disciplinamento da exploração de portos, das operações portuárias e dos operadores portuários, das instalações portuárias, da gestão da mão de

⁷ PORTO, Marcos Maia & TEIXEIRA, Sérgio Grein. **Portos e Meio ambiente**. São Paulo: Aduaneiros, 2001.

⁸ MORAES, Isaac Ribeiro. **O desenvolvimento portuário, integração porto-cidade e a proteção do patrimônio histórico cultural: Referências para Santos**. Anais do Congresso Internacional de Direito Ambiental. São Paulo: Imprensa oficial do Estado de São Paulo, 2007. p. 334.

obra de trabalho portuário avulso, do trabalho portuário, e da administração do porto organizado.⁹

Para caracterização de um ramo autônomo do Direito faz-se necessário a observância de quatro requisitos que são essenciais:

- a) possuir uma unidade epistemológica;
- b) possuir uma lei nuclear, relação com outras unidades epistemológicas;
- c) por fim relação com as fontes do direito.

“O primeiro requisito é cumprido integralmente pelo Direito porque ele possui uma unidade temática caracterizada, perfeitamente delineada que é o porto, que é dividido em sete aspectos, a saber:”.¹⁰

- a) Exploração dos Portos
- b) Operações Portuárias
- c) Operadores Portuários
- d) Instalações Portuárias
- e) Gestão de mão de obra de trabalho portuário avulso;
- f) Trabalho Portuário
- g) Administração do Porto Organizado¹¹

O segundo requisito também perfeitamente cumprido eis que o Direito Portuário é regido pela Lei 8630/1993 caracterizada como nuclear na medida em que preenche a condição de identificação absoluta, ou seja, ela trata fundamentalmente do tema que respeito aos portos.¹²

O terceiro requisito também presente eis que o Direito Portuário se relaciona com os vários ramos do direito:

⁹ PASOLD, César Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007. p.23

¹⁰ PASOLD, César Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007. p.26.

¹¹ PASOLD, César Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007. p.26.

¹² PASOLD, César Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007. p.27

1. Direito Constitucional. 2. Direito administrativo. 3. Direito Comercial. 4. Direito Marítimo, 5. Direito Econômico, 6. Direito Regulatório, 7. Direito Civil, 8. Direito Trabalhista, 9. Direito do Consumidor, 10. Direito internacional. 11. Direito Ambiental. 12. Direito sanitário. 13. Direito aduaneiro. 14. Direito comunitário.¹³

O quarto requisito encontra-se presente, pois o Direito Portuário se dinamiza pela construção normativa a partir das fontes do direito, cujos trâmites ele cumpre alcançar.

Desta forma pode-se dizer que o Direito Portuário Brasileiro, faz-se a partir das seguintes grande origens diretas: O Congresso Nacional; o Poder Executivo Federal através dos Ministérios dos transportes, do Trabalho, das Saúde e pelas Agências reguladoras – AMTAQ; e os Conselhos de Autoridade Portuária – CAPS.¹⁴

Assim fica claro e evidente que se pode perfeitamente tratar o Direito Portuário como um ramo independente do Direito.

3 SURGIMENTO DA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS – LEI 8630/93

Como a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988¹⁵, no seu artigo 22 regra que a União é competente para legislar sobre o regime de exploração dos portos, houve a legislação acerca do tema com o advento da Lei de Modernização dos Portos sob nº 8630/93.

Artigo 22 Compete privativamente a União legislar sobre:
Inciso X – regime dos portos, navegação lacruste, fluvial, marítima e aeroespacial.

E ainda:

¹³ PASOLD, César Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007. p.27.

¹⁴ PASOLD, César Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007. p.33-34.

¹⁵ No decorrer da Pesquisa será tratada como Constituição Federal.

Artigo 21 Compete à união.

Inciso XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

(...)

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre os portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estados ou Território;

Essa lei é chamada de Lei de Modernização dos Portos, que foi editada em 25 de fevereiro de 1993, e que posteriormente foi complementada pela Convenção nº 137 da OIT, Decreto nº 1572/95, Decreto nº 1886/96 e Lei 9719/98.

Com o Estado com os cofres vazios, incapaz de promover as transformações tecnológicas que permitem a competitividade no mercado globalizado, ficou claro que somente o grande capital privado poderia modernizar os portos e que só o faria com o deslocamento do poder nos portos para as suas mãos e com o fim do monopólio da mão de obra avulsa controlada pelos sindicatos.¹⁶

Essa legislação tem como objetivo regulamentar a relação capital-trabalho, entre a categoria dos obreiros (trabalhadores portuários avulsos) e a categoria patronal (Operadores portuários, tomadores de serviços) existentes no âmbito da orla portuária brasileira.

Assim, as alterações efetivamente realizadas na Lei 8630/93 buscaram implantar uma política de modernização do setor portuário, com o aumento da competitividade nos portos brasileiros e conseqüentemente elevação da produtividade, em especial, com a privatização dos portos públicos.¹⁷

O novo instrumento estabeleceu de forma definitiva o que vem a ser o porto organizado, criou o órgão gestor de mão de obra – OGMO e o Conselho de autoridade portuária – CAP, criou ainda a figura do operador portuário (antigas entidades de estivadores), além de definir quais são as atividades consideradas trabalho portuário avulso.

¹⁶ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 15.

¹⁷ STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 47.

A nova legislação foi fruto, principalmente, de uma forte campanha de opinião pública financiada pelos empresários do setor e encontrou forte resistência na sua implementação, em especial pelos trabalhadores portuários, que viram na ofensiva patronal um atentado aos seus direitos conquistados em décadas de lutas sindicais.¹⁸

Referida lei estabeleceu também as instalações portuárias de uso público e as de uso privativo, sendo que as de uso público estão sempre na área do porto organizado, enquanto que as privativas estão localizadas tanto fora como dentro dessa área, chamados terminais de uso privativo, assim também considerados quando o responsável pelo terminal possuir o domínio útil da área onde este estiver instalado.¹⁹

Para a exploração de áreas dentro do porto organizado é obrigatória a realização de um processo licitatório, para o contrato de arrendamento, enquanto que para a implantação de terminais fora dessa área basta autorização governamental.

O espaço portuário não pode, todavia, ser totalmente privatizado. Restará, pela própria natureza da atividade, um forte caráter público. Se o Estado deve se afastar da execução direta dos serviços, por não ser sua função precípua, não deve, entretanto, afastar-se do controle e da regulamentação. É preciso deixar claro que o transporte marítimo, a par de sua complexidade, é regido, ainda, por fatores condicionados ao Direito Internacional e aos aspectos diplomáticos e de segurança nacional. No regramento do transporte marítimo existem ainda os usos e costumes internacionais e nacionais.²⁰

O porto como local estratégico para defesa nacional sempre terá a intervenção pública, posto que sempre foi uma das prioridades dos militares.

¹⁸ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 27.

¹⁹ STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 50.

²⁰ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 65.

4 PORTO ORGANIZADO

Pode-se definir porto como sendo um local abrigado e ligado ao mar por entrada navegável, com profundidade adequada a permitir a ancoragem segura de navios visando a transferência de carga, passageiros ou suprimentos e à execução de obras de reparo.

O Conceito de Porto Organizado encontra-se presente no artigo 1º, §1º da lei:

Art. 1º (...)

Inciso I – Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.

Tem-se que o conceito de porto organizado é jurídico e dentro desse porto organizado desenvolvem-se as operações portuárias que são “toda e qualquer movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários”.²¹

A área do porto organizado é um complexo que compreende as instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guias- correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias, de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do porto.²²

Percebe-se, portanto, que a lei regulamentou uma situação fática já existente.

²¹ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 67.

²² SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 73.

5 TERMINAIS PRIVATIVOS

Como já dito acima as instalações portuárias podem ser de uso privativo e é o que chamamos de terminais privativos.

É entendido na definição legal, como “a exploração por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e/ou armazenamento de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário”.²³

A instalação portuária de uso privativo difere do operador portuário, esse um concessionário de um serviço público. Para funcionar, na área fora do porto organizado, bastará para o terminal portuário o uso privativo uma autorização do Ministério dos Transportes. Na área do porto organizado a exploração por terminal privativo se fará mediante licitação, com a celebração de um contrato de arrendamento.²⁴

O terminal que estiver localizado dentro da área do porto organizado fica sujeito às determinações da autoridade portuária e do Conselho de Autoridade portuária – CAP, estando também obrigado a respeitar as convenções coletivas feitas pelos terminais dentro da área do porto organizado. O oposto ocorrerá com os terminais privativos localizados fora da área do porto.

Outra diferença é de que como operam com mão de obra própria não precisam recorrer ao OGMO em busca de trabalhadores avulsos.

Esses terminais privativos, portanto, podem ser exclusivos, quando movimentam carga própria, ou mistos, quando movimentam carga própria ou de terceiros.

A existência de terminais privativos contribuem para um clima de concorrência saudável entre esses e os portos públicos, aumentando a eficiência de ambos, obrigados a disputar mercado e clientes.

²³ STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 125.

²⁴ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 73.

6 GRUPO EXECUTIVO PARA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS – GEMPO

O Governo Federal com a finalidade de coordenar e efetivar a aplicação da Lei 8630/93, criou o Grupo executivo para modernização dos portos – GEMPO, ficando este responsável por proceder e coordenar o levantamento dos trabalhadores portuários avulsos, nos termos do Decreto 1596/1995, que em seu artigo 1º, inciso V, dispõe:

Art. 1º. Fica autorizada a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, com a finalidade de: (...)

V – identificar os trabalhadores portuários com vínculo empregatício e avulso em atividade, com vistas à divulgação das informações pertinentes ao preenchimento das condições estabelecidas nos arts. 54,55,70 e 71 da Lei 8630/93.

Em síntese, tem-se que o GEMPO em termos gerais possui as seguintes incumbências:

- a) implementar a estruturação das tarifas portuárias que deveriam observar as peculiaridades de cada porto e os serviços prestados;
- b) estimular a livre concorrência entre os diversos portos;
- c) deflagrar a livre concorrência entre os proprietários arrendatários ou locatários de instalações de um mesmo porto;
- d) propiciar estímulo à participação do setor privado nos investimentos necessários à modernização da infra-estrutura;
- e) efetivar a quantificação dos trabalhadores do setor portuário e a regulamentação da atividade;
- f) reaparelhamento dos portos, até a efetiva criação dos OGMOS e CAPS.²⁵

Algumas metas já foram alcançadas outras ainda estão em fase de implementação, como por exemplo, “a instituição de centros de treinamento, programa de reestruturação da infra-estrutura portuária, fortalecimentos dos CAPS, adequação do trabalho portuário à Convenção n. 37 da OIT e implemento do turismo portuário.²⁶

²⁵ STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 125.

²⁶ STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 75.

7 ÓRGÃO DE GESTÃO DE MÃO DE OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO – OGMO

O órgão gestor de mão de obra do trabalhador avulso – OGMO é constituído exclusivamente por operadores portuários, em cada porto organizado, sem fins lucrativos, com a intenção explícita de quebrar o monopólio da oferta de mão de obra avulsa nos portos.

O OGMO possui sete finalidades:

- 1) administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; 2) manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso; 3) promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro; 4) selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso; 5) estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para o acesso ao registro do trabalhador portuário avulso; 6) expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; 7) 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.²⁷

Outro aspecto importante quanto ao OGMO é quanto a relação de suas competência que são seis conforme consta no artigo 19 da Lei:

- 1) aplicar, quando couber, normas disciplinadoras previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar; 2) promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria; 3) arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária; 4) arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão; 5) zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; 6) submeter à Administração do Porto e ao

²⁷ PASOLD, César Liz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007. p.59.

respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.²⁸

Na sua atuação o OGMO age como simples agência de colocação de mão de obra, razão pela qual a lei tratou de eximi-lo de qualquer responsabilidade no caso de prejuízos que possam ser causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.²⁹

Como existe responsabilidade solidária entre o OGMO e os operadores portuários, é permitido que as reclamações trabalhistas sejam ajuizadas tendo estes como litisconsortes passivos.³⁰

O OGMO é considerado como de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra (art. 25 da Lei 8630/93).

8 CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP

Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) foram instituídos para substituir o papel desempenhado pela Companhia das Docas ou da Codesp, funcionando como os Port Authority que administravam os grandes portos mundiais.

José Martins Catharino assim definiu o CAP:

Trata-se de órgão de natureza administrativa, de superviso, de planejamento, de promoção de melhoria dos meios de produtividade qualitativa e quantitativa do porto. Também com a tarefa de regulamentar sua exploração, homologar horário de funcionamento do porto e os valores das tarifas portuárias. Portanto, não apenas consultivo, podendo vir a ter grande importância na consolidação do novo regime portuário.³¹

²⁸ PASOLD, César Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007. p.59-60.

²⁹ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 87.

³⁰ DUTRA, Robson Tavares. **O trabalho portuário avulso (Lei 8630/93)**, in revista LTR 60-10, 01.10.96, p. 1359

³¹ CATHARINO, José Martins. **O novo sistema portuário brasileiro**. São Paulo: Ed. Destaque, 1994, p. 10-11.

Constitui um órgão administrativo, instituído regionalmente, ou seja, em cada porto brasileiro, com funções claramente normatizadoras das atividades portuárias, cabendo ainda a esse conselho o poder de julgar em grau recursal decisões emanadas da administração do porto sob sua jurisdição, bem como do órgão gestor de mão de obra avulsa.³²

Esse conselho deverá ser composto por quatro blocos de representantes: do poder público dos operadores portuários, da classe dos trabalhadores portuários, e dos usuários dos serviços portuários e afins.

Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

Os Conselhos de Autoridade Portuária – CAP, instituirão Centros de treinamento profissional destinados à formação e ao aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.³³

As competências do Conselho de autoridade portuária – CAP, estão previstas no artigo 17, parágrafos 1º e 2º da Lei 8630/93.

9 OPERADOR PORTUÁRIO

Essa função foi criada com a Lei 8630/93, e exerce as funções que eram inerentes à extintas entidades estivadoras (Companhia das Docas), tornando-se responsável pela operação portuária.

Com a nova legislação foram criados os operadores portuários, empresas privadas que devem competir nos portos pelas cargas, procurando atrair clientes com custos acessíveis e qualidade de serviços. Hoje já existem mais de 550 operadores portuários pelos portos brasileiros.³⁴

³² STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 67.

³³ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 83.

³⁴ SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004. p. 68.

A Companhia das Docas, entidade paraestatal autárquica, foi convertida tão somente em autoridade portuária, numa definição mais clara do papel. O seu quadro de capatazia foi transferido para o OGMO.

Podem também exercer a atividade de operador portuário as cooperativas de trabalhadores portuários avulsos, desde que registrados.

O operador portuário deve ser pessoa jurídica de direito público ou privada (administração do porto) que, após devidamente pré-qualificada, passa a executar operações portuárias na área do porto organizado e a ser responsável por elas. (artigo 1º, parágrafo 1º, Inciso III, da Lei 8630/93).

Dentre as várias exigências para a pré-qualificação do operador portuário, destacam-se as seguintes:

Capacidade jurídica e situação fiscal regular – Deve estar regularmente registrado junto aos cadastros de pessoas jurídicas e ³⁵demais órgãos administrativos; estar quite com as Fazendas Públicas municipais, estaduais e Federais; estar quites com os tributos federais, bem como com os recolhimentos relativos aos INSS, Programa de integração social (PIS) e Fundo de Garantia por tempo de serviço (FGTS); estar quite com as instituições patronais e sindicais;

Capacidade e idoneidade financeira – Comprovação mediante balanços financeiros de estar saneada financeiramente; referências bancárias dos titulares; não estar inscrito em nenhum cadastro restritivo de crédito;

Capacidade técnica – Possuir em seus quadros de funcionários, pessoal habilitado tecnicamente para exercer as funções inerentes à atividade portuária, inclusive segurança e higiene do trabalho, todos devidamente registrados em seus respectivos órgãos representativos de classe.

O operador portuário responde tanto pela remuneração a ser paga pelo serviço prestado como também perante a administração do porto pelos danos que possam ser causados à infra-estrutura e a instalação a ela pertencentes, bem como perante o proprietário da carga que estiver sob sua guarda, além de

³⁵ STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 121.

proceder à remuneração do trabalhador portuário, mediante repasse ao órgão gestor.³⁶

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Direito Portuário é um ramo autônomo do direito eis que presentes os requisitos essenciais dessa autonomia que são: possuir uma unidade epistemológica; possuir uma lei nuclear, relação com outras unidades epistemológicas; por fim ter relação com as fontes do direito.

Como a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no seu artigo 22 que regrou que a União é competente para legislar sobre o regime de exploração dos portos, surgiu a legislação acerca do tema com o advento da Lei de Modernização dos Portos sob nº 8630/93.

Assim com essa Lei houve o surgimento de órgãos dentro dos Portos justamente para atender a essa nossa exigência de modernização e conseqüentemente de organização.

Desta forma surgiram os institutos do Porto organizado, Terminais privativos, Grupo executivo para modernização dos Portos – GEMPO, Órgão de gestão de mão de obra avulso – OGMO, Conselho de autoridade portuária – CAP e os Operadores Portuários, deixando as tarefas de cada um desses órgãos organizada, gerando mais eficiência na movimentação de mercadorias nos Portos brasileiros e conseqüentemente mais riqueza para o país.

11 REFERÊNCIA DAS FONTES CITADAS

CATHARINO, José Martins. **O novo sistema portuário brasileiro**. São Paulo: Ed. Destaque, 1994.

DUTRA, Robson Tavares. O trabalho portuário avulso (Lei 8630/93), *in revista LTR* 60-10, 01.10.96.

³⁶ STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 122.

GARCIA, Denise Schmitt Siqueira. O direito portuário no ordenamento jurídico brasileiro. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.3, n.2, 2º quadrimestre de 2008. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operária e cultura urbana**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

MORAES, Isaac Ribeiro. O desenvolvimento portuário, integração porto-cidade e a proteção do patrimônio histórico cultural: Referências para Santos. **Anais do Congresso Internacional de Direito Ambiental**. São Paulo: Imprensa oficial do Estado de São Paulo, 2007.

PASOLD, César Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito editorial, 2007.

PORTO, Marcos Maia & TEIXEIRA, Sérgio Grein. **Portos e Meio ambiente**. São Paulo: Aduaneiros, 2001.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. São Paulo: Juruá, 2004.

STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002.