

## **PERCEPÇÃO JURÍDICA DA LEI NACIONAL DOS PORTOS ( N.º 8.630, DE 25.02.1993) ATRAVÉS DA TEORIA TRIDIMENSIONAL DO DIREITO**

**Gisele Duro Zanini; Rafael Muniz; Rhamice Ibrahim Ali Ahmad Abdallah; Rudson Marcos<sup>1</sup>  
Cesar Luiz Pasold<sup>2</sup>**

### **SUMÁRIO**

Introdução. 1. A teoria tridimensional do direito: brevíssimas considerações descritivas. 2. Visualização gráfica da teoria tridimensional do direito utilizada como instrumento de percepção jurídica 3. Aplicação da ferramenta quanto ao fato. 3.1 o sistema portuário no brasil antes da lei nacional n. 8.630/93. 3.2 origem e exposição de motivos da lei nacional n. 8.630/93. 4. Aplicação da ferramenta quanto aos valores. 4.1 dos valores na teoria tridimensional do direito. 4.2 dos valores existentes quando da construção e da edição da lei n.º 8.630/93. 5. Aplicação da ferramenta quanto à norma. 5.1 destaques da lei nº 8.630/93. 5.2 a natureza e duas qualidades técnicas. 5.3 estrutura capitular. 5.4 os conceitos legais. 5.5 dois destaques de conteúdo. considerações finais.

### **RESUMO**

O presente artigo trata objetivamente da Teoria Tridimensional do Direito, idealizada por Miguel Reale e ora utilizada como ferramenta de percepção jurídica da Lei n.º 8.630/93. No que diz respeito ao fato, expõe-se aspectos destacados do sistema portuário no Brasil antes da referida lei, analisando-se a origem e os motivos da criação da Lei de Modernização dos Portos. Quanto ao critério valorativo, demonstram-se os principais embates axiológicos entre os diversos entes relacionados ao sistema portuário pátrio, tanto antes, quanto durante a tramitação do projeto de lei que culminou com a criação da mencionada lei. E finalmente, tocante à norma, investiga-se a importância da análise conjunta dos dispositivos formadores das estruturas que compõe lei em análise, focalizando-a com o tríduo: fato-valor-norma, com vistas a demonstrar que o Direito está ligado diretamente a tais fatores, influenciados sob a cronologia e o poder. O mundo jurídico não poderia fugir dessa relação tridimensional do Direito, uma vez que intenções de valor influenciam na base fática, que têm inúmeros resultados, sendo um desses, o produto da norma jurídica. A Teoria Tridimensional do Direito mostra-se excelente ferramenta para a análise dos aspectos e circunstâncias norteadoras da Lei n.º 8.630/93, a qual se constitui em

---

<sup>1</sup> Acadêmicos Mestrandos do Programa de Mestrado em Ciência Jurídica, vinculado ao Curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, alunos da disciplina TEORIA DO DIREITO PORTUÁRIO ministrada no Programa de Mestrado em Ciência Jurídica da UNIVALI no segundo semestre de 2007 .

<sup>2</sup> Doutor em Direito do Estado pela Faculdade de Direito do Largo São Francisco , da Universidade de São Paulo/USP; Pós-Doutor em Direito das Relações Sociais pela Universidade Federal do Paraná/UFPR; Advogado – OAB/SC 943 ;Professor nas Disciplinas “Metodologia da Pesquisa Jurídica” e “Teoria do Direito Portuário” no Programa de Mestrado em Ciência Jurídica vinculado ao Curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. Consultor Científico da UNOESC. Consultor *ad hoc* da CAPES. Autor, entre outros, do livro: **Lições Preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007.144p.

importante instrumento jurídico, compatível com a magnitude dos portos no desenvolvimento econômico e social dos países.

**PALAVRAS CHAVE:** Teoria. Fato. Valor. Norma. Portos. Modernização.

**ABSTRACT:** The present paper deals with the Tridimensional Theory of Law whenever it is utilized as a tool for juridical perception and as applied to the National Law n. 8.630/93. As regards such fact, the Brazilian Ports System is presented as it was before that law. This paper also presents the origins and motives for the existence of such rule, together with its valuation criteria, as based on the passing of such a norm. At the end, the rule is explained, as well as the importance of a comprehensive analysis of the triple concept fact-value-norm, thus showing that Law is directly related to human life and the space it occupies. The juridical world could not escape such fact-value-norm relationship, once it is recognized that all value intentions have an influence on a basis of fact, and one of its several results is the juridical norm.

**KEYWORDS:** Theory. Fact. Value. Norm. Ports. Modernization.

## INTRODUÇÃO

Neste artigo, utiliza-se objetivamente a Teoria Tridimensional do Direito, idealizada por Miguel REALE, como base teórica para compor um instrumento de percepção jurídica que é aplicado à Lei Nacional dos Portos Brasileiros ( Lei Nacional n.º 8.630/93), sob o pressuposto de que ela é resultado de uma integração normativa de fatos, segundo determinados valores, integrando-se continuamente.

A expressão "Instrumento de percepção jurídica" é, neste artigo, compreendida como "ferramenta com a qual se examina norma jurídica ("legal; consuetudinária; jurisdicional; negocial") , descrevendo-a e emitindo juízo valorativo a respeito dela".<sup>3</sup>

Empregou-se o método dedutivo na Fase de Investigação , o método cartesiano na Fase de Tratamento de Dados e os resultados são relatados no

---

<sup>3</sup> Assim proposto por Cesar Luiz PASOLD no documento intitulado " Previsão de Cronograma para Disciplina TEORIA DO DIREITO PORTUÁRIO – 2007-2", com a seguinte observação: "A tipologia indicada nos parênteses do conceito operacional acima é a proposta por REALE, Miguel. **Fontes e Modelos do Direito** -para um novo paradigma hermenêutico. São Paulo: Saraiva, 1994, em especial na p. 17. "

presente artigo no modo indutivo, sendo operadas as técnicas do Referente, da Categoria, do Conceito Operacional e da Pesquisa Bibliográfica.<sup>4</sup>

Apresenta-se um objetivo relato histórico do Sistema Portuário pátrio, desde 1808 com a vinda da Família Real para o Brasil, até o advento da Lei n.º 8.630/93, frisando-se a origem imediata da mesma no Projeto de Lei n. 8/91.

Manejando a perspectiva tridimensional criada por Reale e adaptada para constituir-se em objetiva ferramenta de descrição e análise, busca-se o destaque para a interação fato-valor-norma na construção e dinamização da Lei Nacional dos Portos Brasileiros.

## **1 A TEORIA TRIDIMENSIONAL DO DIREITO: BREVÍSSIMAS CONSIDERAÇÕES DESCRITIVAS.**

Miguel REALE<sup>5</sup> demonstra que o Direito não pode ser concebido tão-somente à maneira indicada por Hans KELSEN, como uma simples norma. Para ele, Direito não é só norma, como quer tal autor; Direito também não é só fato, bem como, Direito não é só valor. Direito é uma integração normativa dos fatos segundo valores.

Para Reale, os três elementos (fatos, valor e norma) se correlacionam e interagem numa "nova dialética", qual seja, "dialética de complementariedade", dada a "implicação-polaridade" existente entre fato e valor, de cuja tensão resulta o momento normativo, como solução superadora e integrante nos limites circunstanciais de lugar e tempo.

Nesta lógica, destacam-se três possibilidades epistemo-críticas, que são : FATO – VALOR – NORMA (visa atingir a norma, para interpretá-la e aplicá-la=Ciência do Direito); NORMA – VALOR – FATO (estudo do fato, segundo a norma valorada=

---

<sup>4</sup> Vide PASOLD, Cesar Luiz. **Prática da Pesquisa Jurídica e Metodologia da Pesquisa Jurídica**. 10 ed. rev. amp. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2007, p. 97 a 125.

<sup>5</sup> Neste item estamos trabalhando a partir de REALE, Miguel. **Teoria Tridimensional do Direito** – situação atual. 5 ed. São Paulo: Saraiva, 1994.

Sociologia do Direito); FATO – NORMA - VALOR (do fato à norma, culminando no valor justo = Filosofia do Direito).

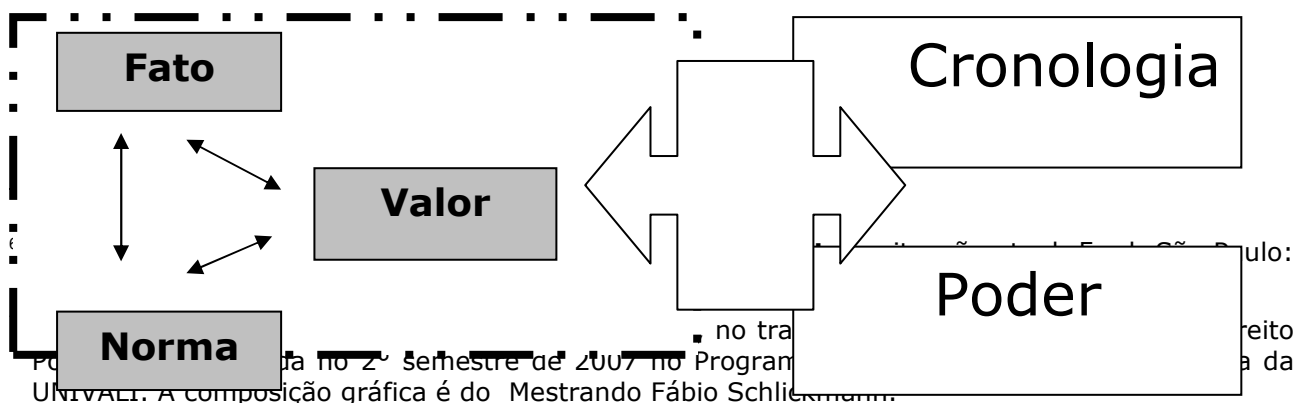
## 2 VISUALIZAÇÃO GRÁFICA DA TEORIA TRIDIMENSIONAL DO DIREITO UTILIZADA COMO INSTRUMENTO DE PERCEPÇÃO JURÍDICA

Para efeitos de operacionalização da Teoria Tridimensional do Direito de Miguel REALE, recorre-se a uma representação gráfica na qual se destaca o fenômeno da tríade ( fato-valor-norma) em si e em sua mútua interação, e, ainda sob o impacto de duas importantes variáveis ( a cronologia e o poder).

O gráfico, portanto, privilegia as cinco categorias básicas que devem ditar a percepção jurídica que se fizer sob a perspectiva da Teoria Tridimensional do Direito : FATO;VALOR;NORMA; CRONOLOGIA;PODER.

As três primeiras – fato, valor ,norma - repita-se, estão na condição de elementos nodais da “dialética de complementariedade” e as duas últimas – cronologia, tempo-encontram-se na situação de elementos significativamente interferentes sobre cada um dos elementos nodais e, mais do que isto, sobretudo incidentes na dinâmica da dialética.

Veja-se, em seguida o GRÁFICO SINÓPTICO A PARTIR DA TEORIA TRIDIMENSIONAL DO DIREITO, DE MIGUEL REALE<sup>6</sup>, CONSIDERADA COMO INSTRUMENTO DE PERCEPÇÃO JURÍDICA<sup>7</sup>.



### **3 APLICAÇÃO DA FERRAMENTA QUANTO AO FATO**

#### **3.1 O sistema<sup>8</sup> portuário no Brasil antes da lei nacional<sup>9</sup> n. 8.630/93**

É oportuna a seguinte pergunta: como funcionavam os Portos antes da Lei Nacional n. 8.630, de 25/02/1993?

Historicamente, “com a vinda da Família Real para o Brasil, no ano de 1808, consumou-se aquele que pode ser considerado como o maior ato até então executado em favor do Brasil, a “Carta Régia de Abertura dos Portos às Nações Amigas”, promulgada em 28 de janeiro de 1808”.<sup>10</sup>

O Brasil foi elevado à condição de Reino Unido de Portugal e Algarves em 1815, assumindo o Rio de Janeiro o *status* legal de capital do reino, atraindo inúmeras levas de imigrantes e, como consequência o aumento da movimentação de cargas. A referida cidade, com a independência do Brasil em 1822, continuou como capital, agora do Estado Brasileiro. Todavia, em relação aos Portos, estes passaram a existir como “organizados” somente por volta do ano de 1870, e Porto com inauguração oficial, ainda mais tarde, somente em 20 de junho de 1910<sup>11</sup>.

A atividade portuária, no decorrer do tempo disseminou-se ao longo da costa brasileira com a existência de importantes Portos, tais como: Porto de Santos, Porto

---

<sup>8</sup> Para os efeitos deste artigo adota-se como conceito operacional para Sistema o primeiro significado registrado em MELO, Osvaldo Ferreira de. **Dicionário de Política Jurídica**. – Florianópolis: OAB/SC Editora, 2000,p. 88, assim: “ *Lato sensu*, conjunto de componentes articulados em malha de casualidade, para a consecução de um fim comum.”

<sup>9</sup> Conforme PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. São José /SC: Conceito Editorial, 2007. Citando Geraldo Ataliba: “[...] *leis nacionais, leis brasileiras, voltadas para todos os brasileiros, indistintamente, abstração feita da circunstância de serem eles súditos desta ou daquela pessoa política*”. p. 47.

<sup>10</sup> STEIN, Alex Sandro. **Curso de direito portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 27

<sup>11</sup> Assim consta em: STEIN, Alex Sandro. **Curso de direito portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 27

de Vitória, Porto de Imbituba, Porto de Itaqui, Porto de Itajaí, Porto de Rio Grande, Porto de Belém, Porto de Paranaguá e Antonina<sup>12</sup>.

Antes da Lei Nacional n. 8.630/93, a legislação portuária brasileira era integrada por um conjunto de leis e decretos que datavam de cinquenta anos atrás – alguns ainda do período do Presidente Getúlio Vargas – quando “vivia-se no Brasil o Estado Novo, com sua orientação corporativista e centralizadora”<sup>13</sup>. Tal quadro histórico-legal se caracteriza, pois, por uma legislação portuária obsoleta e prejudicial aos interesses do nosso País, principalmente com o advento da globalização e, pois, de uma nova realidade do comércio internacional.

Com o desenvolvimento do comércio internacional e o contínuo aperfeiçoamento dos Portos no exterior, o Brasil ficava em flagrante desvantagem com relação aos seus concorrentes, no cada vez mais acirrado mercado mundial. Há algum tempo demonstravam-se, com dados preciosos, que, longe de serem os melhores, os serviços portuários brasileiros tinham custos duas ou três vezes superiores aos cobrados no exterior, onerando sobremaneira as exportações<sup>14</sup>.

Em 1990, em relação às exportações, o resultado foi desastroso para o Brasil. Enquanto se verificou a expansão de 6% no mercado mundial (apesar da Guerra do Golfo), as exportações brasileiras recuaram 9%, fixando-se no medíocre total de US\$ 31,3 bilhões, e o País despencou para o 25º lugar do *ranking* mundial.<sup>15</sup>

Em fevereiro de 1991, ao encaminhar ao Congresso projeto de lei de reforma portuária, o então Presidente Fernando Collor de Mello reconhecia que a estrutura obrigava o exportador a praticar preços inferiores, isso quando não inviabilizava de

---

<sup>12</sup> Para aprofundar consultar: STEIN, Alex Sandro. **Curso de direito portuário**: lei n. 8.630/93. São Paulo: LTr, 2002. p. 27/41

<sup>13</sup> Nesse sentido em: SILVA, Eclésio de; MAY, Otávia de Oliveira. Aspectos da Lei 8.630 e sua aplicabilidade. In: **Novos Estudos Jurídicos**, Revista Semestral do Curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciências Jurídicas de UNIVALI. Vol. 11- n. 2 – Jul-Dez 2006. Ed UNIVALI, p. 324

<sup>14</sup> Assim consta em: OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992. p. 248

<sup>15</sup> Assim consta em: OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992. p. 71

todo a colocação do produto nacional nos mercados externos. No entanto, houve retirada do pedido de urgência, permanecendo o projeto paralisado nas comissões técnicas da Câmara Federal.

Em artigo publicado no Globo, em setembro de 1991, a então Ministra Zélia CARDOSO DE MELLO admitia: “É impossível falar em competitividade para as nossas exportações com os custos portuários vigentes hoje no País”. Como bem registra OLIVEIRA, compreendendo a importância dessa questão para o desenvolvimento das exportações brasileiras, os dirigentes do ENAEX (Encontro de Comércio Exterior) elegeram como ponto central da reunião o tema Modernização dos Portos: o Interesse Nacional.<sup>16</sup>

Conforme PASOLD, “Historicamente os Portos sempre foram e continuam sendo poderosos fatores de inserção econômica dos Países na vida internacional. Os Portos ocupam, indiscutivelmente, um papel estratégico nas relações internacionais, principalmente porque o transporte aquaviário costuma ser, especialmente quando comparado aos demais tipos, detentor de uma excelente relação custo/benefício para aqueles que o utilizam”<sup>17</sup>.

### **3.2 Origem e exposição de motivos da lei nacional n. 8.630/93**

Assinala STEIN<sup>18</sup>, que a Lei 8.630/93 –“ Lei de Modernização dos Portos”- originária do Projeto de Lei n. 8/91 e editada em 25 de fevereiro de 1993, tornou-se a partir de sua edição, e posteriormente complementada pela Convenção n. 137 da OIT, Decreto n. 1.572/95, Decreto n. 1.886/96 e Lei n. 9.719/98, o instrumento legal regulamentador da 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.

---

<sup>16</sup> Assim consta em: OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992. p. 97

<sup>17</sup> PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis. Conceito Editorial, 2007. p.21/22

<sup>18</sup> STEIN, Alex Sandro. **Curso de direito portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 52.

O referido autor enfatiza a questão da complementação da Lei n. 8.630/93, devendo-se registrar nesse sentido a ponderação de PASOLD<sup>19</sup> de que, do ponto de vista conceitual houve grande modificação na Lei n. 8.630/93 efetuada pela Lei n. 11.314/2006, com a inclusão da movimentação de passageiros nas definições legais.

O Projeto de Lei citado era extremamente conciso, com apenas 11 (onze) artigos, que segundo STEIN foi completamente desfigurado, já que passou a conter 76 (setenta e seis) artigos, quando transformada na Lei n. 8.630/93<sup>20</sup>.

Analisando a exposição de motivos, subscrita por cinco Ministros de Estado (Justiça, Infra-Estrutura, Economia, Trabalho e Marinha), verifica-se que a linha mestra orientadora da reforma portuária se baseava na filosofia do discurso presidencial à época, no sentido de diminuir a intervenção estatal, propiciar a liberdade econômica e a abertura de mercados, inclusive de novas frentes de trabalho.

OLIVEIRA assinala que as metas principais da reestruturação do Sistema Portuário Nacional eram: aumentar a produtividade; racionalizar o ambiente de trabalho; estimular a participação do setor empresarial na exportação de terminais privados; incentivar a participação direta dos usuários do porto, particularmente exportadores e importadores, nos serviços do cais; possibilitar maior competitividade aos produtos exportáveis, com o aumento de eficiência e produtividade e fomentar as navegações de cabotagem (no litoral) e do interior<sup>21</sup>.

Destarte, visando atingir os objetivos propostos, o projeto propunha: a) desregulamentação do setor portuário em particular quanto à livre contratação de serviços; b) descentralização das decisões sobre as administrações portuárias; c) a livre concorrência entre os diversos portos, buscando maior eficiência e melhores preços; d) ampla concorrência entre os proprietários e arrendatários dos terminais

---

<sup>19</sup> PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007. p. 52.

<sup>20</sup> STEIN, Alex Sandro. **Curso de direito portuário**. São Paulo: LTr, 2002. p. 46

<sup>21</sup> Assim consta em: OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992. p. 248



privados; e) estímulo à participação do setor empresarial nos investimentos necessários à modernização e reaparelhamento dos portos, e f) exclusão do pagamento de taxas e tarifas por serviços não prestados<sup>22</sup>.

Para uma crítica percepção histórica, convém trazer aqui o registro de SILVA e MAY, para quem, “de maneira bastante esperada, os sindicatos de trabalhadores portuários avulsos e os funcionários das Companhias Docas montaram poderosíssimos “lobbies”<sup>23</sup> em Brasília para lutar contra o projeto”. E mais: “Possuíam por escopo defender a manutenção de seus privilégios, principalmente de seus dirigentes. O empresariado, de forma menos visível e com bem menos recursos, organizou-se também na chamada “Ação Empresarial”, com objetivos de apoiar a aprovação do projeto”<sup>24</sup>.

De qualquer forma, após meses de intensas negociações entre o empresariado brasileiro, mão-de-obra e a classe política, em 23 de fevereiro de 1993 o Projeto de Lei n. 8 veio a ser transformado na Lei Nacional n. 8.630, sancionada pelo então Presidente Itamar Franco.

Um fato jurídico- histórico relevante ainda a se mencionar é, quanto à relação “Trabalho portuário / Modernização dos Portos”, a questão da eficácia<sup>25</sup> da norma

---

<sup>22</sup> OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992. p. 248

<sup>23</sup> Lóbi (também grafada lobby) ou grupo de pressão é um grupo de pessoas ou organização que tem como atividade buscar influenciar, aberta ou secretamente, decisões do poder público em favor de determinados interesses privados. Pressões e manipulações exercidas por lobbies são observadas no Poder Legislativo, Executivo e Judiciário, e também sobre os meios de comunicação. Nos Estados Unidos o lóbi é uma atividade considerada como parte do processo político. Lobista é uma profissão reconhecida e a atividade é regulamentada por leis. No Brasil a atividade é informal e não regulamentada, o que pode dar margem a interpretações de corrupção e até facilitar crime. Conforme: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Lobby>. Acesso em 19.11.2007.

<sup>24</sup> Nesse sentido em: SILVA, Eclésio de; MAY, Otávia de Oliveira. Aspectos da Lei 8.630 e sua aplicabilidade. In: **Novos Estudos Jurídicos**, Revista Semestral do Curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciências Jurídicas de UNIVALI. Vol. 11- n. 2 – Jul-Dez 2006. Ed UNIVALI, p. 326

<sup>25</sup> “EFICÁCIA, vejam-se os dois sentidos seguintes, que podem ser aceitos para os efeitos do presente artigo: 1. Poder de uma norma de produzir, no tempo e no espaço, os efeitos desejados. Neste sentido, o mesmo que *Efetividade*. 2. Qualidade que possui a norma jurídica de alcançar o objetivo que determinou a sua vigência, quer pela obediência a seu ordenamento, quer pela aplicação da sanção nela prevista.” In MELO, Osvaldo Ferreira de. **Dicionário de política jurídica**. Florianópolis: OAB-SC. Ed. 2000, p. 36.

(art. 57, caput, parágrafos 1º e 2º, da Lei 8630/93) no tocante à "**multifuncionalidade do trabalho**"<sup>26</sup>. Pode-se afirmar que neste aspecto a norma não atingiu seu objetivo, pois, apesar da lei em questão ter conferido um prazo de 5 (cinco) anos a partir da sua publicação para a busca progressiva da multifuncionalidade do trabalho, nada do que se estabeleceu a este respeito foi efetivado.<sup>27</sup>

## 4 APLICAÇÃO DA FERRAMENTA QUANTO AOS VALORES

### 4.1 Na teoria tridimensional do direito

Segundo Miguel REALE, "A Teoria Tridimensional do Direito afirma que Fato, Valor e Norma estão sempre presentes e correlacionados em qualquer expressão da vida jurídica, seja ela estudada pela filósofo ou o sociólogo do direito, ou pelo jurista como tal"<sup>28</sup>. Para o autor, repita-se, o Direito se traduz numa integração normativa de fatos, segundo valores dominantes na ocasião.

A representação gráfica retro apresentada, evidencia a indicação de que o mundo jurídico é formado de contínuos complexos axiológicos, que incidem sobre bases fáticas, refletindo-se em diversas proposições ou sugestões normativas, uma das quais se converte em norma jurídica, em razão da interferência do Poder, num determinado momento histórico.

---

<sup>26</sup> Vide a nota n. 63, in PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis. Conceito Editorial, 2007. p.54/55, nos seguintes termos: "Sobre ela, entre outras ponderações, dizem Arnaldo B. SANTOS NETO e Paulo Sérgio X. VENTILARI: "A multifuncionalidade encerra vários aspectos. Em primeiro lugar é preciso que se diga que se trata de uma tendência do mercado de trabalho. Os trabalhadores serão chamados a se tornarem capazes de executar diferenciadas tarefas, ao invés da especialização radical que ocorria anteriormente." E mais adiante: "A multifuncionalidade, além de abranger **horizontalmente** todas as atividades constantes do art. 57, p. 3º da Lei 8630/93, deve estender-se **verticalmente** para permitir que as diversas atribuições de todos os serviços portuários possam ser desempenhados por todo trabalhador que obtiver a competente habilitação para tal."(negritos no original). Conforme: SANTOS NETO, Arnaldo Bastos e VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos**. 4 tir. Curitiba: Juruá, 2005, p. 133 e 136."

<sup>27</sup> Neste sentido também concluem: SILVA, Eclésio de; MAY, Otávia de Oliveira. Aspectos da Lei 8.630 e sua aplicabilidade. In: **Novos Estudos Jurídicos**, Revista Semestral do Curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciências Jurídicas de UNIVALI. Vol. 11- n. 2 - Jul-Dez 2006. Ed UNIVALI, p. 331

<sup>28</sup> REALE, Miguel. **Teoria Tridimensional do Direito**. 5 ed. rev. e aum. - São Paulo: Saraiva, 1994, p. 57.

Nesse diapasão, cumpre observar, mesmo que de forma panorâmica, os valores existentes quando da ocasião da elaboração do Projeto de Lei n.º 8/91, do Governo Federal, bem como da base axiológica que redundou na edição da Lei Nacional n.º 8.630/93, a chamada Lei de Modernização dos Portos.

Para REALE o valor deve ser tido “como um objeto autônomo, irreduzível aos objetos ideais, como os lógicos e matemáticos, ou seja, como entidades do mundo do “dever-ser” e não do “ser”; e posteriormente, pela compreensão da dialética de complementariedade que correlaciona *fato, valor e norma*.”<sup>29</sup>.

Como se verifica, para REALE, na Teoria Tridimensional do Direito, Valor diz respeito à intencionalidade historicamente objetivada no processo de cultura, implicando sempre o sentido vetorial de uma ação possível<sup>30</sup>. Trata-se de “conceder a um fato, uma qualificação axiológica, uma valoração dos fatos sociais, dominantes num determinado momento histórico, que culminam com uma integração normativa.”

Entretanto, o mesmo REALE destaca que “quando um complexo de valores existenciais incide sobre determinadas situações de fato, dando origem a modelos normativos, estes, apesar de sua forma imanente, não se desvinculam do ‘mundo da vida’ que condiciona sempre a experiência jurídica.”<sup>31</sup>

Assim, por exemplo, “uma lei, uma vez promulgada pelo legislador, passa a ter vida própria, liberta das intenções iniciais daqueles que a elaboraram. Ela sofre alterações inevitáveis em sua significação, seja porque sobrevêm mudanças no plano dos fatos ou então em virtude de alterações verificadas na tela das valorações”.<sup>32</sup>

---

<sup>29</sup> REALE, Miguel. **Teoria Tridimensional do Direito**. 5 ed. rev. e aum. – São Paulo: Saraiva, 1994, p. 91.

<sup>30</sup> REALE, Miguel. **Teoria Tridimensional do Direito**. 5 ed. rev. e aum. – São Paulo: Saraiva, 1994, p. 94.

<sup>31</sup> REALE, REALE, Miguel. **Teoria Tridimensional do Direito**. 5 ed. rev. e aum. – São Paulo: Saraiva, 1994, p.103.

<sup>32</sup> REALE, Miguel. **Teoria Tridimensional do Direito**. 5 ed. rev. e aum. – São Paulo: Saraiva, 1994, p. 104.

## **4.2 Valores existentes quando da construção e edição da lei n.º 8.630/93.**

No caso em foco, em que se utiliza a Teoria Tridimensional do Direito como ferramenta aplicada à Lei n.º 8.630/93, cumpre investigar quais os valores existentes e que motivaram o processo legislativo e, principalmente, os valores que perduraram durante tal processo legislativo, que redundou na edição da Lei Nacional n.º 8.630/93.

A Lei em foco foi originária do Projeto de Lei n.º 8/91, proveniente do Poder Executivo Federal, a qual tinha por escopo inicial, em se traduzir no “instrumento legal regulador da relação capital-trabalho, entre a categoria dos obreiros (trabalhadores portuários e avulsos) e a categoria patronal (operadores portuários, tomadores de serviços) existentes no âmbito da orla portuária brasileira<sup>33</sup>”.

Tal projeto de lei, originalmente, possuía apenas 11 (onze) artigos e pretendia, basicamente, a regulação da prestação de serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância e demais serviços correlatos ou afins nos portos brasileiros, bem como a construção e exploração de instalações portuárias, a instituição de tarifas portuárias.

O mencionado projeto de lei foi encaminhado pelo então Presidente Fernando Collor de Melo, em 1990, ao Congresso Nacional. Ali o projeto de lei recebeu a denominação Projeto de Lei SF n.º 66/92, tornando-se completamente diverso do projeto original, passando a conter 76 (setenta e seis) artigos, na edição final da Lei n.º 8.630/93.

Inicialmente, a intenção do Governo Federal era a de minimizar e, em diversas oportunidades, erradicar, empecilhos legais e institucionais que dificultassem a adaptação dos Portos brasileiros à livre iniciativa mercadológica, almejando uma melhor competitividade, inclusive quanto ao sistema tarifário a que estão submetidos, tendo por finalidade a descentralização do mercado de trabalho, bem como o impedimento dos monopólios até então existentes nas atividades portuárias brasileiras.

---

<sup>33</sup> STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002, p. 42.

A chamada modernização dos Portos brasileiros, segundo o entendimento posterior expressado nos artigos constituintes da Lei n.º 8.630/93, foi a revogação de leis protecionistas oriundas do próprio Governo Federal, que, buscando à época proteger o mercado de trabalho e a indústria nacional, criou artifícios legais, proporcionando retenção e exclusividade em várias atividades ligadas à área portuária brasileira, conforme a indicação de STEIN.<sup>34</sup>

Segundo Carla Adriana GILBERTONI: "A Lei n.º 8.630/93 se propôs a promover as mudanças necessárias nos portos a fim de alcançar os parâmetros mínimos internacionais de movimentação de portos, mas fundamentalmente, de maneira específica para que pudéssemos aproveitar as locações regionais de cada terminal portuário. A nova legislação coloca os portos brasileiros diante de grandes desafios práticos e jurídicos, dentre eles: reformular o sistema de gerenciamento de operações e de mão-de-obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas, e, principalmente, aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações".<sup>35</sup>

Percebe-se, portanto, que a chamada Lei dos Portos foi concebida num momento político em que os valores norteadores do Governo Federal alinhavam-se com os postulados de uma política neoliberal, e com a qual, enfatize-se, era pretendida o rompimento do monopólio da atividade portuária no Brasil, até ali apenas exercida pelo Estado. A meta era alcançar um modelo em que ao Estado caberia a fiscalização e normatização da atividade portuária, na qual, a partir da Lei, os Portos poderiam ser explorados por outras esferas da Federação Brasileira, além da Federal, a Estadual, a Municipal, ou ainda pela iniciativa privada, mediante a concessão da União.

Resta evidente que os valores que iluminaram o Projeto de Lei que deu origem à chamada Lei de Modernização dos Portos estavam afinados com a política governamental, então vigente, em que se entendia necessária a imediata implementação de uma política *intraporto* (entre portos de um mesmo país), como

---

<sup>34</sup> STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002, p. 48

<sup>35</sup> Publicado no Artigo Jurídico "A Lei de Modernização dos Portos" e indicado na obra: PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis. Conceito Editorial, 2007, p. 46.

meio de redução de tarifas, na busca de captação de cargas, tendo-se o cuidado de evitar a competição predatória, e a política governamental **entreportos**, (entre portos de países diferentes), utilizando-se para tal uma logística de transporte, aliada a uma eficiência operacional, e obviamente da redução dos custos dos serviços oferecidos<sup>36</sup>.

Também havia um valor forte na ocasião que direcionava para a **multifuncionalidade do trabalhador portuário avulso**, pela qual, almejava-se implementar uma política de capacitação deste trabalhador, no sentido de habilitá-lo à manipulação de modernos equipamentos utilizados para a movimentação de cargas, com vistas a, por um lado, reduzir riscos com acidentes e propiciar melhor rendimento do serviço prestado, com ganho de produção e lucro e, de outro lado, com a finalidade de capacitá-lo para exercer diversas outras atividades produtivas, seja em outra atividade dentro do porto, seja fora dele; Ademais tinha-se em vista a necessidade de redução do número de trabalhadores no âmbito portuário, evitando-se, assim, a criação de mão-de-obra ociosa.

É interessante registrar a preocupação do Governo Federal com a chamada 'redução do custo social', elegendo-a como valor a ser observado, com a implantação da Lei dos Portos, porquanto consta da mensagem n.º 99, do Presidente da República ao Senado Federal, com as razões dos vetos de alguns dispositivos constantes no projeto de lei, a seguinte descrição: "Trata-se de profunda mudança nas condições de funcionamento dos portos. Medidas de ordem estrutural que atingem fundamentalmente as relações de trabalho num setor regulado por práticas constituídas ainda no século passado e que criaram hábitos e normas transmitidos ate de forma hereditária.O que o Governo aprovou deve ser cumprido com o menor custo social possível. Daí o interesse do Governo de incentivar as partes a negociarem o novo sistema de relações que regerá o trabalho, lançando mão do próprio texto legal ora aprovado (art. 18, parágrafo único, da Lei n.º 8.630/93)".

---

<sup>36</sup> STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002, p. 51.

Desta forma, resta clara a intenção do Poder Executivo Federal em eleger como valor na Lei de Modernização dos Portos, a utilização de medidas insertas na política neoliberal de afastamento, tanto quanto possível, do Estado, no que concerne ao controle e normatização das relações de trabalho desempenhadas pelo trabalhador portuário avulso, no âmbito portuário, relegando tais encargos à relação comercial e capacidade de negociação entre os tomadores dos serviços e os trabalhadores portuários avulsos.

Um retrospecto do trâmite do projeto de lei em foco demonstra os valores circundantes por ocasião da elaboração da lei dos portos, merecendo, portanto, um esboço histórico, que segue<sup>37</sup>. Em 18/02/91, o Governo Federal remete o projeto de lei n.º 8/91 à Câmara dos Deputados, solicitando que a tramitação fosse em regime de urgência. Em 19/02/91, o projeto de lei é registrado na Câmara dos Deputados e distribuído para diversas comissões daquela Casa legislativa. De 06 a 12/03/1991, foram apresentadas diversas emendas ao projeto de lei. Em 12/03/91, foi instituída pelo PT Comissão de apoio aos dirigentes sindicais durante a tramitação do projeto de lei.

Em 13/03/91, houve reunião com a comissão designada pelo PMDB para acompanhar o projeto de lei. Em 19/03/91, houve a reunião com a bancada do PMDB, com a Federação Nacional dos Estivadores, Federação Nacional dos Portuários e representantes do Governo e dos empresários. Em 21/03/91, houve reunião da reunião da Federação Nacional dos Estivadores, Federação Nacional dos Portuários com lideranças do PMDB, empresários e a Senhora Prefeita de Santos/SP. Em 03/04/1991, foi cancelado o regime de urgência no trâmite do Projeto de lei. Na mesma data, houve audiência pública na Câmara dos Deputados, ocasião em que o Secretário Nacional dos Transportes fez pronunciamento. No dia seguinte, ocorreram pronunciamentos dos representantes da Federação Nacional dos Estivadores, Federação Nacional dos Portuários e representantes do Governo Federal e dos empresários. Mais tarde, diversos Prefeitos de cidades portuárias pronunciaram-se. E em outra oportunidade, houve pronunciamentos dos representantes dos empresários.

---

<sup>37</sup> A evolução histórica aqui adotada advém das indicações na obra: STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002, páginas 51 a 63.

Como se constata, foram intensas as mobilizações e constantes os debates, de uma parte pelos representantes das categorias de trabalhadores ligados à atividade portuária, e de outra parte, os empresários, os setores políticos, bem como pelo Governo. Em 26/04/91, uma comissão de Deputados efetuou visita ao Porto do Rio de Janeiro. Em 06/05/91, houve reunião na sede da Confederação Nacional do Comércio, no Rio de Janeiro, da FENCCOVID e da Federação Nacional dos Estivadores, com representantes dos exportadores. Em meio às discussões, o projeto foi encaminhado para a Comissão de Constituição e Justiça e Redação e posteriormente para a Comissão de Economia, Indústria e Comércio, além da Comissão de Trabalho, Administração e Serviços Públicos.

Em 8/05/1991, ocorreu Audiência Pública na Câmara dos Deputados, para pronunciamento do Presidente da Cia. Docas do Estado de São Paulo e do Administrador do Porto de Manaus e, em outra oportunidade, pronunciou-se o presidente da Cia. Docas do Maranhão e depois do Presidente da Cia. Docas do Rio de Janeiro. Em 27/06/91, houve reunião na Câmara dos Deputados para pronunciamento dos representantes dos trabalhadores. De 05/07 a 24/07/2001, foi efetuada uma viagem de comitiva de Deputados para visita aos Portos de Hamburgo, Rotterdam, Antuérpia, Lisboa, Tibury e Nova Iorque. Em 17/09/91, foi lavrado parecer pelo relator na Comissão de Constituição e Justiça e Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com substitutivo ao projeto de lei. Em 09/10/91, realizou-se o I Encontro Nacional Portuário, promovido por Comissão da Câmara dos Deputados, bem como do I Congresso Unificado dos Trabalhadores nos Portos do Brasil, em Vitória/ES. Em 24/03/1992, a Câmara dos Deputados criou a Comissão Especial Serviços de Portos, para examinar o projeto. Em 12/05/92, a Comissão Especial Serviços de Portos reuniu-se com diversos representantes do Governo e com a Prefeita de Santos. No dia seguinte, esta Comissão Especial Serviços de Portos reuniu-se com o presidente da Associação das Siderúrgicas Privadas, Jorge Gerda, Representante da Associação Brasileira dos Exportadores, Presidente da Associação Brasileira de Terminais Privativos, da Associação Comercial do Rio de Janeiro e representante do Sindicato Nacional das Agências Marítimas. Como se pode perceber a construção da Lei despertou naturalmente o interesse de diversos setores da atividade privada, interessados na consolidação dos valores tendentes ao afastamento



gradativo do Poder Público nas operações portuárias. No outro dia, a Comissão Especial Serviços de Portos reuniu-se com diversos representantes de sindicatos de trabalhadores, ligados com a atividade portuária, assim como o Representante do Movimento Nacional em defesa dos portos. Em 10/06/92, foi deflagrada greve geral nos Portos brasileiros, buscando alternativas negociadas com empresários, governo e congresso nacional para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores, a qual perdurou até o dia 17/06/92, com a abertura de negociações entre trabalhadores e tais entidades acima indicadas. Em 26/06/92, foi aprovada no plenário da Câmara dos Deputados, a redação final do projeto de lei 8/91. Em 30/06/92, inicia o trâmite do citada projeto de lei no Senado Federal, no qual foi registrado sob o n.º 66/92, sendo encaminhado para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e posteriormente para a Comissão de Assuntos Econômicos. Nos dias 23 a 24/07/1992, a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de navios, nas atividades portuárias ( cuja sigla identificadora é "Fenccovib"), organizou o V Congresso Brasileiro de Municípios Portuários, em Vitória/ES. Nele, foi aprovada moção para encaminhamento ao Senado Federal, visando ao aperfeiçoamento do projeto de lei 8/91, no intuito de corrigir o que os reivindicantes consideravam "as injustiças sociais" nele contidas. Como se pode observar, a preocupação evidenciada pelos sindicatos dos trabalhadores em atividades portuárias era quanto à iminência da ocorrência de profundas injustiças sociais, na medida em que, na sua visão, os interesses da classe empresarial estavam se sobrepondo ao da classe de trabalhadores. Esta perspectiva advinha da constatação de uma tendência de se implementar uma política neoliberal, que, como já registrado, opera com o progressivo afastamento do controle do Estado nas atividades ligadas aos portos, franqueando-a as leis do mercado, o que, segundo os trabalhadores, seria desfavorável a eles. A partir do dia 30/07/1992, o projeto de lei passou a acatar algumas reivindicações dos trabalhadores na atividade portuária, quando em tramitação na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sendo aqui aprovado e encaminhado para a Comissão de Assuntos Econômicos em 12/08/92. Nesta Comissão, houve diversas audiências públicas com manifestação de representante de sindicatos de trabalhadores na atividade portuária, bem como de representantes de empresários, buscando uma solução consensual para o projeto de lei. Em 20/12/92, o

projeto foi aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos, com diversas emendas. Finalmente, em 14/01/1993, foi aprovado pelo Plenário do Senado Federal, o projeto de lei 8/91, com as emendas referidas. Em função de os trabalhadores portuários sentirem que direitos seus foram suprimidos com a aprovação do referido projeto de lei, em 16/01/93, foi deflagrada greve, por 24 horas e, em 29/01/93, ocorreu greve geral em todos os Portos brasileiros, como forma de protesto à aprovação do aludido projeto. Em meio a este período turbulento, os Ministros do Trabalho e do Transporte interferiram no processo de negociação, no qual houve consenso entre os grupos econômicos e trabalhadores para negociar a implementação do novo regime jurídico trazido pelo projeto aprovado pelo Senado. Em virtude deste resultado, em 04/02/1993, a greve geral deflagrada pelos trabalhadores foi suspensa. Finalmente, em 25/02/1993, o Projeto de Lei foi sancionado pelo então Presidente da República Itamar Franco, nascendo a Lei n.º 8.630/93. O Presidente da República após vetos parciais, os quais, no entanto, que não lograram descaracterizar o conteúdo nuclear do projeto aprovado no Senado Federal, especialmente quanto às relações de trabalho. Em 26/08/1993, as federações de trabalhadores e alguns partidos então na oposição propuseram ação direta de inconstitucionalidade, com pedido em medida cautelar, perante o Supremo Tribunal Federal, baseada em parecer do constitucionalista José Afonso da Silva. Em 13/10/93, os Ministros do Supremo Tribunal Federal, apreciando os pleitos formulados na mencionada ação, acolheram o voto do relator Ministro Néri da Silveira, que indeferia a medida cautelar, bem como declarava a ilegitimidade das Federações para ajuizar ação direta de inconstitucionalidade. Em 26/6/95, houve decisão no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho, no sentido de que a implementação do regime jurídico consubstanciado na Lei nº 8.630/93 deveria ocorrer em âmbito regional.

Em síntese , a dinâmica da composição da Lei nº 8.630/93 se caracterizou pelo forte debate entre os valores apregoados pelas entidades sindicais dos Trabalhadores na atividade portuária e pelos representantes da classe empresarial

## 5 NORMA

### 5.1 Destaques da lei nº 8.630/93<sup>38</sup>

O objetivo deste item é apresentar uma visão global da Lei nº 8.630/93. Para isso, foram selecionados os seguintes destaques: primeiro, abordar-se-á a natureza e as duas principais qualidades técnicas dessa lei; segundo, a sua estrutura; terceiro alguns conceitos operacionais legais; na quarta e última parte, dois destaques de conteúdo.

### 5.2 A natureza e duas qualidades técnicas

A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993<sup>39</sup> é a *LEI NUCLEAR BÁSICA* do Direito Portuário brasileiro.<sup>40</sup> De acordo com o determinado pelo seu artigo 74, ela entrou em vigor na data de sua publicação. Ela é uma lei nacional, pois regra matérias de interesse nacional.<sup>41</sup>

A partir de uma perspectiva da técnica legislativa, PASOLD destaca duas qualidades da Lei nº 8.630/93, a saber : "(...) 1ª – **a primeira qualidade** está na sua distribuição estrutural, muito bem composta, de modo que o espectro temático do Direito Portuário fica delineado com clareza; 2ª – **a segunda qualidade** decorre da explicitação de *conceitos operacionais legais* para suas *categorias estratégicas*, quer

---

<sup>38</sup> O presente item está composto inspirado no constante das páginas 45 a 77, da obra: PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007.

<sup>39</sup> Publicada no Diário Oficial da União (DOU), de 26 de fevereiro de 1993.

<sup>40</sup> **"A LEI BÁSICA NUCLEAR DO DIREITO PORTUÁRIO** é a Lei 8.630/93" É necessário noticiar aqui os seguintes conceitos operacionais: (1) LEGISLAÇÃO BÁSICA DE UM RAMO DO DIREITO: "(...) é a Legislação que trata **exclusivamente** da matéria que caracteriza aquele ramo do Direito."; (2) LEI BÁSICA NUCLEAR: "(...) aquela que é a essência da disciplina daquele ramo do Direito, em torno do qual gravitam os demais textos normativos.";(3) LEGISLAÇÃO BÁSICA DO DIREITO PORTUÁRIO: "(...) aquela que trata exclusivamente de matéria de Direito Portuário, isto é, dos temas pertinentes às pessoas (físicas e jurídicas) e às atividades sujeitas ao regime específico instituído pela Lei 8630/93." Assim está em PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007, p. 36-37.

<sup>41</sup> Conforme PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007. 144p. p. 46 e 48. Ademais da Lei Básica Nuclear do Direito Portuário o autor acima citado aponta, na página 48 do livro *supra*, como outros exemplos de leis nacionais a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, o Código Nacional de Saúde e o Código Nacional de Trânsito.

dizer, a apresentação de definições para certas palavras e expressões que são fundamentais para a sua concepção como norma jurídica legal.”<sup>42</sup>

No próximo subitem será apontada a estrutura da lei dos portos, também conhecida como lei de modernização dos portos.<sup>43</sup>

### 5.3 Estrutura capítular

A Lei nº 8.630/93 está dividida em nove capítulos. O primeiro capítulo tem como título *Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias* (artigos 1º ao 3º). Trata o segundo capítulo *Das Instalações Portuárias* (artigos 4º ao 6º). O artigo 7º foi vetado. O título do terceiro capítulo é *Do Operador Portuário* (artigos 8º a 17). O quarto capítulo aborda o seguinte assunto: *Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso* (artigos 18 a 25). Discorre o quinto capítulo sobre o tema *Do Trabalho Portuário* (artigos 26 a 29). O sexto capítulo, *Da Administração do Porto Organizado* (artigos 30 a 36), subdivide-se em três Seções: *SEÇÃO I – Do Conselho de Autoridade Portuária* (artigos 30 a 32); *SEÇÃO II – Da Administração do Porto Organizado* (artigos 33 e 34); e *SEÇÃO III – Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados* (artigos 35 e 36). O capítulo sete apresenta como título *Das Infrações e Penalidades* (artigos 37 a 44). Compõe-se o oitavo capítulo, *Das Disposições Finais*, de dois artigos (artigos 45 e 46). Por fim, tem-se o nono capítulo – *Das Disposições Transitórias* (artigos 47 a 76). Foram vetados três artigos e um inciso desta lei. São eles: artigos 7º; 46; inciso II do parágrafo 1º do art. 67 e 72.

---

<sup>42</sup> PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007, p. 48-49. Cabe registrar aqui três definições, como segue: (1) CONCEITO OPERACIONAL: “Conceito Operacional (=Cop) é uma definição para uma palavra e expressão, com o desejo de que tal definição seja aceita para os efeitos das idéias que expomos.” ; (2) CONCEITO OPERACIONAL LEGAL: “Cop Legal é aquele estabelecido em comando jurídico normativo e, portanto, de adoção obrigatória pelos destinatários da norma, ou seja, é um Cop impositivo.”; (3) CATEGORIA: “Categoria é a palavra ou expressão estratégica à elaboração e/ou à expressão de uma idéia.” Estes três conceitos, conforme: PASOLD, Cesar Luiz. **Prática da Pesquisa Jurídica e Metodologia da Pesquisa Jurídica**. 10. ed. rev. e amp. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2007, p. 56, 57 e 40, respectivamente.

<sup>43</sup> O termo *Lei dos Portos* está descrito na ementa da Lei nº 8.630/93. E a expressão *lei de modernização dos portos* encontra-se em STEIN, Alex Sandro. **Curso de direito portuário: lei nº 8.630/93**. São Paulo: LTr, 2002. 373p. p. 42. Conforme PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007. p. 48.

Três leis modificaram dispositivos estratégicos da Lei dos Portos. A Lei nº 9.309, de 2 de outubro de 1996<sup>44</sup> revogou o artigo 52. A Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006<sup>45</sup> modificou os incisos I, II e V do parágrafo 1º do artigo 1º e incluiu a alínea c ao inciso II do parágrafo 2º do artigo 4º. Já a Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007<sup>46</sup> incluiu os incisos VI e VII ao parágrafo 1º do artigo 1º; a alínea d ao inciso II do parágrafo 2º do artigo 4º; o parágrafo 7º do artigo 4º; e modificou o inciso II do artigo 4º e o parágrafo 3º do artigo 4º.

## 5.4 Conceitos operacionais legais

A título de caracterização da qualidade dos conceitos operacionais da Lei sub examen, merecem transcrição as definições estabelecidas no parágrafo 1º do artigo 1º da Lei nº 8.630/93. Elas são "conceitos legais estratégicos à compreensão"<sup>47</sup> desta lei. Assim: "Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado. § 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se: 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; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006); II – Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006); III – Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado; IV – Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela 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, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei; V – Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006); VI – Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007); VII – Instalação Portuária Pública de

---

<sup>44</sup> Publicada no DOU de 4 de outubro de 1996.

<sup>45</sup> Publicada no DOU de 4 de julho de 2006.

<sup>46</sup> Publicada no DOU de 6 de setembro de 2007.

<sup>47</sup> PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007. p. 52.

Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007.)<sup>48</sup>

## 5.5 Dois destaques de conteúdo

Quanto ao conteúdo da Lei nº 8.630/93, pelas suas peculiaridades, apontam-se dois destaques. O primeiro é o constante no quarto capítulo, sobre a Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso; já o segundo destaque está disposto na primeira seção do sexto capítulo, sobre o Conselho de Autoridade Portuária.<sup>49</sup> Os operadores portuários estão obrigados a constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário.<sup>50</sup> No capítulo quatro também estão descritas as finalidades, competências e atribuições desse órgão de utilidade pública. Em cada um dos portos organizados ou no âmbito de cada concessão será criado um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).<sup>51</sup> Nos demais dispositivos da primeira seção do sexto capítulo define-se a competência, a constituição e a função técnico-educacional dos CAPs. O disciplinamento legal destes dois órgãos merece estudos e debates continuados mercê de sua peculiar configuração jurídica *versus* realidade conjuntural.

## CONCLUSÃO

Neste artigo buscou-se a utilização objetiva da Teoria Tridimensional do Direito, formulada por Miguel REALE, como ferramenta de percepção jurídica, aplicada, aqui e em caso concreto, à chamada Lei de Modernização dos Portos Brasileiros, a Lei n.º 8.630/93, com vistas à identificação dos fatos e dos valores que, sob a égide da Cronologia e do Poder, desenharam a edição da citada lei.

A expectativa é a de que os resultados ora expostos estimulem os Leitores ao debate e à reflexão sobre a oportunidade e a adequação da Lei n.º 8.630/93 a objetivos

---

<sup>48</sup> BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Homepage* oficial. Apresenta a legislação nacional, dentre outros. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8630.htm) Acesso em: 22 nov. 2007. Outros conceitos operacionais legais para suas categorias estratégicas estão presentes nesta lei. Por exemplo: o parágrafo 3º do artigo 57 – define *capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco* – e o artigo 6º – define *autorização* para os fins do disposto no inciso II do artigo 4º.

<sup>49</sup> Conforme PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007. p. 56-57.

<sup>50</sup> Conforme o artigo 18 da Lei nº 8.630/93.

<sup>51</sup> Nos termos do artigo 30 da Lei nº 8.630/93. A sigla *CAP* é muito utilizada na doutrina do Direito Portuário, porém não está disposta na Lei nº 8.630/93. Entretanto, a sigla *CAPs* está descrita no artigo 32, depois de *Conselhos de Autoridade Portuária*, conforme registra PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de Direito Portuário**. São José/SC: Conceito Editorial, 2007, à p. 65.

ZANINI, Gisele Duro; MUNIZ, Rafael; ABDALLAH, Rhamice Ibrahim Ali Ahmad; MARCOS, Rudson; PASOLD, Cesar Luiz. Percepção jurídica da lei nacional dos portos ( n.º 8.630, de 25.02.1993) através da teoria tridimensional do direito. Revista Eletrônica Direito e Política, Itajaí, v.2, n.3, 3º quadrimestre de 2007. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

nacionais brasileiros voltados ao melhor desempenho da atividade portuária em e de nosso País, não apenas sob a égide do econômico, mas e principalmente do social.

## **REFERÊNCIAS DAS FONTES CITADAS**

MELO, Osvaldo Ferreira de. **Dicionário de Política Jurídica**. – Florianópolis: OAB/SC Editora, 2000

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis. Conceito Editorial, 2007.

PASOLD, Cesar Luiz. **Prática da Pesquisa Jurídica e Metodologia da Pesquisa Jurídica**. 10. ed. rev. e amp. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2007.

REALE, Miguel. **Teoria Tridimensional do Direito**. 5 ed.rev. e aum. – São Paulo: Saraiva, 1994.

REALE, Miguel. **Fontes e Modelos do Direito** -para um novo paradigma hermenêutico. São Paulo: Saraiva, 1994.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos e VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos**. 4 tir. Curitiba: Juruá, 2005

SILVA, Eclésio de; MAY, Otávia de Oliveira. Aspectos da Lei 8.630 e sua aplicabilidade. In: **Novos Estudos Jurídicos**, Revista Semestral do Curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciências Jurídicas de UNIVALI. Vol. 11- n. 2 – Jul-Dez 2006. Ed. UNIVALI, p. 323/332.

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