

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013: TRABALHO PORTUÁRIO BRASILEIRO E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHADOR AVULSO

Vítor Soares Renkⁱ
Maurício de Carvalho Goésⁱⁱ

RESUMO

O trabalhador portuário avulso movimentou as ondas além-mar do território brasileiro por décadas, representando o coração de um sistema que acabará afogando-os à medida que se aproxima das Leis de mercado. Ao atender as necessidades de uma economia globalizada, o constituinte brasileiro demonstra de forma direta e objetiva a intenção de encaminhar a privatização dos portos, precarizando o operário avulso de quem é exigido cada vez mais qualificação mesmo diante da perda latente de oportunidades de trabalho. Este trabalho analisa a situação dos portuários frente ao novo sistema de administração do setor.

Palavras-chave: Trabalho Portuário Brasileiro; Trabalhador Portuário Avulso; Precarização; Qualificação; Sistema portuário.

ⁱ Aluno de Graduação do Curso de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). E-mail: vitorsrenk@edu.pucrs.br.

ⁱⁱ Orientador Prof. Maurício de Carvalho Goés, Advogado Trabalhista. Sócio do escritório TozziniFreire Advogados. Doutor em Direito pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS. Mestre em Direitos Fundamentais pela Universidade Luterana do Brasil - ULBRA. Especialista em Direito do Trabalho pela UNISINOS. Professor do Mestrado profissional do Programa de Pós-Graduação em Direito e Negócios da Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Professor de Direito do Trabalho, de Direito Coletivo do Trabalho e de Direito Processual do Trabalho da Graduação (Law School) e da Pós-Graduação em Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Professor do Curso de Pós-Graduação na Universidade Federal do Rio Grande Sul – UFRGS. Membro Titular da Cadeira 33 da Academia Sul-rio-grandense de Direito do Trabalho. E-mail: mgoes@tozzinifreire.com.br.

1 INTRODUÇÃO

Os trabalhadores avulsos são os grandes pilares de desenvolvimento do setor portuário, no entanto, por décadas foram considerados apenas operários braçais em que a força física era o único valor neles observado. Por conseguinte, a globalização exigiu desenvolvimento, eficiência e preço baixo para atender as demandas do mercado externo, o que, em contrapartida, obrigou os trabalhadores avulsos a adquirirem qualificação para seguirem impulsionando os portos brasileiros.

Considerando os fatos, compreender a história da lei trabalhista portuária se faz de mister importância, visto que, na medida em que os trabalhadores avulsos perdem oportunidades, abraçam inseguranças e se veem precarizados pelo próprio sistema, são obrigados a se reinventar.

Para tanto, de início será apresentada a história da legislação trabalhista portuária, se destacando a Lei nº 8.630/1993¹, conhecida como Lei dos Portos, já revogada, mas pioneira e de caráter revolucionário, que apesar de a frente do seu tempo, não foi capaz de vencer as entranhas do sistema público nacional. Na sequência, será analisada a Lei nº 9.719/1998², que contempla a função protetiva ao trabalhador e por fim, será analisada a Lei nº 12.815/2013³, vigente no atual sistema jurídico, que não só atualiza conceitos, mas expõe com mais clareza a intenção do Governo Federal.

Num segundo momento, será abordada a definição de trabalhador portuário avulso, pois por ser uma categoria análoga ao trabalhador comum, justifica a existência de norma específica, afastando o amparo integral da Consolidação das Leis do Trabalho. Ainda, será estudada a figura do cadastro obrigatório ao Órgão Gestor de Mão de Obra e o papel deste, bem como a forma como os tomadores de mão de obra contratam os serviços avulsos, para então se questionar a real submissão dos trabalhadores frente aos seus gestores.

Posteriormente, serão unificados os reflexos da legislação demonstrada frente a uma teoria da precariedade do trabalho, em que as condições desfavoráveis do trabalhador portuário avulso, aliadas à possibilidade de concorrência com o setor privado, trazem insegurança, desemprego e empobrecimento. Portanto, será visto o progresso da privatização de terminais portuários no país e finalmente, a previdência e a concessão do benefício assistencial ao do trabalhador portuário avulso veterano.

1 BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos portos). Brasília, DF: Presidência da República, 1993. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

2 BRASIL. **Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998**. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9719.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

3 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

2 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA PORTUÁRIA

2.1 LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

O Trabalhador Portuário Avulso (TPA) é responsável pela maré crescente nos terminais portuários, podendo ser considerado como o coração de um sistema que acabará afogando-os na medida em que se aproximam das Leis de mercado.

Compreender a origem legislativa da classe do trabalhador portuário avulso e dos portos em geral é fundamental para se vislumbrar a valorização do operário e se compreender a importância econômica do serviço por eles prestado.

Nesse sentido, tendo como base a obra “O Trabalho portuário e a modernização dos portos”, escrita por Arnaldo Bastos Santos Neto e Paulo Sérgio Xavier Ventilari (2000)⁴, verificou-se que os portos brasileiros necessitavam de suntuosos investimentos em infraestrutura e tecnologia para que então pudessem apresentar um custo-benefício atrativo ao mercado global. A ineficiência do setor era reflexo do numeroso e complexo sistema legal remanescente do Estado Novo, período em que Getúlio Vargas governou o Brasil.

Por esta razão, era fundamental a construção de um novo modelo de normas para o setor, não sendo possível acrescentar, emendar ou reformar a legislação. Assim, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, revogou quase todo ordenamento jurídico portuário, sendo apresentada como a Lei de Modernização dos Portos.

O então novo sistema portuário brasileiro implementou uma série de alterações que descentralizaram o poder estatal, injetando capital privado no setor. À União coube o controle e regulamentação desse sistema, enquanto a execução dos serviços foi cedida mediante locação, arrendamento ou privatização de terminais. Sobre o assunto, considerando a obra “Nova Lei dos Portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos” escrita por Ana Claudia Farranha (2015)⁵, se viu que em relação a previsão normativa para execução dos serviços mediante arrendamento, apesar de vigente carecia de legislação específica que só veio a ocorrer dois anos depois com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 – conhecida como a Lei de Concessões.

Todavia, para se administrar através de princípios mercadológicos a área pertencente ao Governo Federal, foi essencial o desenvolvimento de conceitos jurídicos vitais ao certame. Portanto, conceituar Porto Organizado, Operação Portuária, Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e Operador Portuário evidenciou a grandeza deste dispositivo.

Estipulou-se um cronograma para aplicação da modernização dos portos na própria lei, extremamente curto e sem punição definida em caso descumprimento. Entretanto, a pressa exigida para tal evidenciou a fragilidade do Trabalhador Portuário Avulso (TPA) diante do novo sistema, visto que estavam despreparados para a execução da forma exigida.

4 SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. **O Trabalho portuário e a modernização dos portos**. [S./] Curitiba: Editora Juruá, 2000. p.47.

5 FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. **Nova Lei dos Portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos**. Revista Direito GV [online]. 2015, v. 11, n. 1, p. 89-116. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1808-2432201505>. Acesso em: 2 out. 2022

Nesse sentido, Alex Sandro Stein reconheceu que a pressa traria riscos ao trabalhador, veja-se:

Urge a adoção de uma política de treinamento e capacitação do trabalhador portuário avulso, no sentido de habilitar o trabalhador à manipulação dos modernos equipamentos utilizados para a movimentação de cargas, o que reduz os riscos de acidentes e propicia melhor rendimento do serviço prestado, com ganho de produção e lucro.⁶

Era como se a partir de um novo conjunto normativo o Brasil saltasse de 1960 para os anos 2000, Arnaldo Bastos Santos Neto e Paulo Sérgio Xavier Ventilari (2000, p.47) referem que: “[...] Os trabalhadores portuários se converteram, em sua maioria, nos portos mais avançados do mundo, de simples trabalhadores braçais em operadores de máquinas”.⁷

A relação trabalhista emanada objetivava poucos direitos aos trabalhadores, deixando aberta a possibilidade de modificação mediante acordos ou convenções coletivas. Ainda, por mais benéfica que a norma pudesse parecer, muitos dispositivos dependiam de regulamentação advinda de meandros legislativos ainda anônimos.

Independentemente da aplicabilidade imediata legal, se percebe a visão futurista do constituinte, permitindo flexibilizações nas relações desde que observado o princípio da adequação setorial negociada; pois sendo o custo-benefício o principal fator para a modernização, todas as partes envolvidas deveriam estar satisfeitas.

Por fim, como destacou Araújo Pinto e Curado Fleury:

O arcabouço normativo brasileiro voltado à problemática portuária, com sua reconstrução a partir da Lei nº 8.630/93, possibilita um quadro de referência apto a estabelecer soluções democráticas e consentâneas com as exigências das atuais sociedades e economias complexas. Eventual modificação desse quadro normativo – quer por hipótese, um retorno ao modelo anterior, quer então, uma completa liberalização do sistema de contratação de trabalho portuário – representaria um enorme retrocesso, que atingiria diretamente o direito e a economia.⁸

A modernização tituló sem ressalvas o regramento que recolocou no mapa de exportações o mercado brasileiro. Entretanto, por mais à frente de seu tempo que estivesse, se encontrava em um sistema público enraizado na burocracia nacional.

2.2 LEI Nº 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998

A necessidade de normas específicas sobre saúde e segurança do trabalho, além de garantias acerca da contratação e remuneração do trabalhador avulso,

6 STEIN, Alex Sandro. **Curso De Direito Portuário: Lei N. 8.630/93**. São Paulo: Editora LTr, 2002. p. 51

7 SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. **O Trabalho portuário e a modernização dos portos**. [S./] Curitiba: Juruá, 2000. p.47.

8 PINTO, Cristiano Paixão Araújo. **A modernização dos Portos e as relações de trabalho no Brasil**. [S./] Porto Alegre: Síntese, 2004. p. 70

estimularam o constituinte a elaborar a Medida Provisória de nº 1.728-19, de 1998, posteriormente aprovada e transformada na Lei nº 9.719/1998⁹.

A referida lei está em vigência e apresenta dezessete artigos com posteriores alterações, além disso, trouxe a divisão de atuação para com o trabalhador portuário avulso entre o Órgão Gestor de Mão de Obra, Operador Portuário (tomadores de serviço) e para ambos, bem como as normas e condições gerais de amparo ao operário, atribuindo multas pelo descumprimento dos preceitos elencados.

Para o Operador Portuário, está previsto no art. 2º, I, da Lei nº 9.719/1998 a obrigação de recolher ao órgão gestor de mão-de-obra os valores devidos pelos serviços executados acrescidos dos percentuais relativos a décimo terceiro salário, férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, encargos fiscais e previdenciários, tendo como redação:

Art. 2º Para os fins previstos no art. 1º desta Lei:

I - Cabe ao operador portuário recolher ao órgão gestor de mão-de-obra os valores devidos pelos serviços executados, referentes à remuneração por navio, acrescidos dos percentuais relativos a décimo terceiro salário, férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, encargos fiscais e previdenciários, no prazo de vinte e quatro horas da realização do serviço, para viabilizar o pagamento ao trabalhador portuário avulso.¹⁰

Já as obrigações do Órgão Gestor de Mão de Obra, estão previstas no Art. 2º, II da Lei 9.719/1998:

Art. 2º Para os fins previstos no art. 1º desta Lei:

[...]

II - Cabe ao órgão gestor de mão-de-obra efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados e das parcelas referentes a décimo terceiro salário e férias, diretamente ao trabalhador portuário avulso.¹¹

Para ambos, no art. 2º, § 4º, da Lei nº 9.719/1998 se destaca o pagamento dos encargos trabalhistas, das contribuições previdenciárias e demais obrigações, inclusive acessórias, devidas à Seguridade Social, arrecadadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS. Veja-se:

Art. 2º Para os fins previstos no art. 1º desta Lei:

[...]

§ 4º O operador portuário e o órgão gestor de mão-de-obra são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos encargos trabalhistas, das contribuições previdenciárias e demais obrigações, inclusive acessórias, devidas à Seguridade Social, arrecadadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, vedada a invocação do benefício de ordem.¹²

Destaca-se, no art. 2º, § 5º, da Lei nº 9.719/1998 a possibilidade de alteração nos prazos previstos para quitação das obrigações mediante convenção coletiva

9 BRASIL. **Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998**. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9719.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

10 Ibidem.

11 Ibidem.

12 Ibidem.

firmada entre entidades sindicais representativas dos trabalhadores e operadores portuários.

Art. 2º Para os fins previstos no art. 1º desta Lei:

[...]

§ 5º Os prazos previstos neste artigo podem ser alterados mediante convenção coletiva firmada entre entidades sindicais representativas dos trabalhadores e operadores portuários, observado o prazo legal para recolhimento dos encargos fiscais, trabalhistas e previdenciários.¹³

Por fim, no art. 10-A da Lei nº 9.719/1998 se resguarda com dignidade o trabalhador portuário avulso, com mais de sessenta anos, incapaz de preencher os requisitos previdenciários para concessão de aposentadoria ofertando o que se denomina de benefício assistencial mensal de até um salário-mínimo mensal.

Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário-mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da Lei no 8.213, de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.¹⁴

2.3 LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Transcorrido duas décadas da Lei de Modernização dos Portos ficou evidente que apesar de revolucionária, dependia de um sistema administrativo arcaico. Entender que o excesso de burocracia acabou por trazer retrocesso à atividade portuária, porque atrasava as embarcações encarecendo as operações e impedindo o tão esperado custo-benefício, justificou a implementação de uma nova legislação.

Diante disso, em 2001 foi criada a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) através da Lei nº 10.233/2001¹⁵, tendo como objetivo regular o espaço da infraestrutura aquaviária nacional. Já em 2007 foi criada através da Medida Provisória nº 369 de 07 de maio de 2007 a Secretária Especial de Portos, convertida na Lei 11.518/2007¹⁶ e denominada atualmente como Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, vinculada ao Ministério da Infraestrutura cujo objetivo é o desenvolvimento de políticas para expandir o setor.

13 BRASIL. **Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998**. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9719.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

14 Ibidem.

15 BRASIL. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

16 BRASIL. **Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007**. Acresce e altera dispositivos das Leis nos 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11518.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

Em 2013 foi aprovada a Lei nº 12.815¹⁷, a nova Lei dos Portos, com objetivos semelhantes, mas não idênticos, aos da Lei de modernização dos portos. Isto é, promover o desenvolvimento para se atrair investidores e aumentar a participação do país no comércio global. Todavia, se resgatará a norma passada para finalmente explicitar o caráter revolucionário ao sistema portuário.

Assim, se resgata a norma pregressa, pois foi de suma importância o aperfeiçoamento dos conceitos chave por ela desenvolvidos: Porto Organizado, Operação Portuária, Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e Operador Portuário.

Portanto, na forma da Lei vigente:

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.¹⁸

Entende-se por Operação Portuária toda e qualquer atividade que ocorra dentro do Porto Organizado ou em áreas externas dependentes da logística do setor. Isto é, são os serviços de navegação, abastecimento, manutenção, transbordo, movimentação e armazenagem de mercadorias além do embarque, desembarque e trânsito de passageiros e bagagens.

Os Operadores Portuários devem constituir um Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), cuja finalidade, pela Lei:

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.¹⁹

Todas as Operações Portuárias são fiscalizadas pela Autoridade Portuária, abaixo:

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;²⁰

17 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

18 Ibidem.

19 Ibidem.

Apresentados os conceitos nucleares atualizados do primigênio regramento, seguimos para análise do regramento que destaca em seu Capítulo I a real finalidade do novo ordenamento:

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias; V - estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias; e

VI - liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico.²¹

Atingir as diretrizes traçadas exigiu proximidade com uma forma de gestão subsidiária, em que a União ainda detém a titularidade do serviço portuário; porém, delega de forma mais liberal ao concessionário. Para tal, possibilitou a atuação privada em terminais de movimentação de carga pública carimbando, na prática, o Governo Federal como concessionário de serviço público mesmo denominando o formato de arrendamento.

Ainda, altera a forma de análise da concessão que agora se dá através de licitação. Sublinha-se o foco no custo-benefício pois ganha o certame a empresa que apresentar a proposta mais vantajosa e não mais aquele que representasse o maior lance no pregão.

Em um primeiro momento o legislador parece acertar nas suscintas modificações normativas, porém quando a constante procura por eficiência atinge o coração do sistema portuário se percebe o quão desleal fica o mercado de trabalho. É clara a imposição concorrencial entre os terminais de uso privado e os portos públicos (organizados). Entretanto, o objetivo acaba por respingar no Trabalhador Portuário Avulso (TPA), pela Lei:

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.²²

Quando a norma jurídica dá anuência para que a empresa privada atuante no porto utilize mão de obra externa à portuária acaba por fragilizar o Trabalhador Portuário Avulso (TPA) que perde demanda em razão do custo maior em relação ao externo. Mas, não utilizar nem parcialmente trabalhador vinculado ao porto acaba

20 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

21 Ibidem.

22 Ibidem.

por atacar a própria Lei nº 12.815 – afinal, um dos pilares organizacionais do setor foi justamente o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).

Paulo Silvano (2014)²³ recordou o livro “A riqueza das nações”, de Adam Smith e a analogia “mão invisível do mercado” para analisar a questão concorrencial dos trabalhadores em que enquanto os Avulsos dependem de intermédio para execução dos serviços, os externos se ajustam aos interesses econômicos em prol do contratante.

Por fim, convém resgatar a história por trás de toda legislação portuária, quando a “estiva livre” (trabalhadores externos) e as corporações de ofício (corporações de trabalhadores avulsos) entravam em conflito pelo controle de mão de obra, só que atualmente o foco central da luta será a existência de serviço aos Avulsos.

3 TRABALHADOR PORTUÁRIO

3.1 TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

A compressão da classificação de categorias profissionais portuárias é essencial em razão da especificidade de jargões existentes. A dinâmica da atividade pode, inclusive, ser apresentada apenas explicitando na forma Lei a descrição de cada trabalho. Portanto, a partir do Art. 40, § 1º da Lei 12.815:

I – capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.²⁴

23 SILVANO, Paulo. **A mão invisível e a nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13)**. ISSN 1518-4862, Teresina, ano 19, n. 3996, 10 jun. 2014. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/28213>. Acesso em: 21 out. 2022.

24 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de

O registro ou cadastro no Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) é obrigatório, pois apenas assim poderão ser escalados para algum serviço. Abaixo transcrição do § 2º do Artigo referido no parágrafo anterior:

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita **exclusivamente** dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.²⁵ (grifo próprio)

A exigência de registro ou cadastro é, inclusive, estendida quanto a possibilidade de o trabalhador portuário migrar para um regime em que atua sob contrato celetista. Abaixo jurisprudência exemplificativa:

"RECURSO DE REVISTA. CONTRATAÇÃO DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO POR TEMPO INDETERMINADO. **NECESSIDADE DE QUE O TRABALHADOR CONTRATADO TENHA SIDO PREVIAMENTE CADASTRADO OU REGISTRADO NO OGMO.** ARTIGO 40, § 2º, DA LEI Nº 12.815/2013. Cinge-se a controvérsia em saber se, após a vigência do artigo 40, § 2º, da Lei nº 12.815/2013, a contratação com vínculo empregatício e por prazo indeterminado pelo operador portuário ora recorrente deve ter como destinatários exclusivos aqueles trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO, ou se esses últimos seriam meramente preferenciais na referida contratação. Conforme se extrai daquele dispositivo, **a obrigação de contratação com vínculo empregatício por prazo indeterminado dos trabalhadores portuários avulsos dentre os cadastrados e registrados passou de prioritária para exclusiva**, conforme entendimento deste Tribunal. Precedentes. Há de se destacar ainda que são imprecidentes os extensos argumentos alusivos a um suposto conflito aparente entre **a Convenção nº 137 da OIT e o artigo 40, § 2º, da Lei nº 12.815/2013.**

Com efeito, conforme manifestado em suas considerações preliminares, a referida Convenção foi editada com a **finalidade de proteger o trabalhador portuário dos efeitos da automação dos portos**, e não, como pretende o recorrente, para impedir uma prevalência de trabalhadores avulsos registrados em órgão gestor sobre aqueles não registrados para fim de contratação com vínculo de emprego por tempo indeterminado. Acrescenta-se, por fim, que a argumentação no sentido de que a exclusividade reconhecida na presente ação poderia vir a comprometer a operação de colocação e retiradas de castanhas de contêineres (Capatazia castanha) corresponde à inadmissível pretensão de condicionar a coisa julgada a ser produzida na presente ação a fato futuro e incerto. Recurso de revista

2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

25 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

conhecido e não provido " (RR-20882-44.2015.5.04.0123, 3ª Turma, Relator Ministro Jose Roberto Freire Pimenta, DEJT 19/08/2022).²⁶ (grifos próprios)

O Decreto nº 10.410, de 30 de junho de 2020²⁷, dispõe acerca do Regulamento da Previdência Social e traz em seu Artigo 9º, inciso VI, alínea 'a' a definição de Trabalhador Avulso.

Artigo 9º, inciso VI, alínea 'a': É aquele trabalhador que sindicalizado ou não, preste serviço de natureza urbana ou rural a diversas empresas, ou equiparados, sem vínculo empregatício, com intermediação obrigatória do órgão gestor de mão de obra ou sindicato da categoria, por meio de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho.²⁸

A Constituição Federal²⁹ garante igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso em seu Artigo 7º, o que resguarda o Princípio do Não Retrocesso Social a classe.

O trabalhador portuário avulso é mão de obra flutuante atuante em um regime intermitente que opera 24 (vinte e quatro) horas diárias, divididas em turnos que variam entre 6 (seis) ou 8 (oito) horas com intervalo intrajornada para repouso e alimentação. Os tomadores de trabalho sabem a quantidade laboral diária. Para concorrer a vaga de trabalho, se dirigem ao porto duas vezes ao dia, não existindo serviço podem retornar posteriormente, porém sem qualquer garantia. Podem optar pela escala eletrônica em que através da internet se predispõe para a vaga existente, todavia não há obrigatoriedade de adoção do método.

3.2 DUPLA SUBMISSÃO: OGMOS E TOMADORES DE MÃO DE OBRA

Contemplados com um posto de serviço, os trabalhadores portuários avulsos se encontram à disposição dos Tomadores de mão de obra para cumprir o serviço pela qual foram contratados. Compreender que a partir de então estão sob responsabilidade tanto do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) quanto do Tomador de Serviço é essencial para análise da real subordinação dos trabalhadores.

26 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista 20882-44.2015.5.04.0123**. Brasília/DF. Recurso de revista. Contratação de trabalhadores portuários avulsos pelos operadores portuários com vínculo empregatício por tempo indeterminado [...] Recorrente: Tecon Rio Grande S.A Recorrido: Sindicato dos Arrumadores Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia do Rio Grande e São José do Norte. Relator: Min. José Roberto Freire Pimenta, 19 ago. 2022. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=20882&digitoTst=44&anoTst=2015&orgaoTst=5&tribunalTst=04&varaTst=0123&submit=Consultar>. Acesso em: 15 set 2022.

27 BRASIL. **Decreto nº 10.410, de 30 de junho de 2020**. Altera o Regulamento da Previdência Social, aprovado pelo Decreto no 3.048, de 6 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/d10410.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

28 Ibidem.

29 BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 29 set 2022.

A legislação portuária impõe ao intermediador entre os tomadores e trabalhadores a função de controle e fiscalização do avulso, merecendo destaque a possibilidade de penalizar o mesmo em caso de transgressão disciplinar.

Apresenta-se a função dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOS) a partir do Artigo 32 da Lei dos Portos:

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

- I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
- II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e
- VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.³⁰

A legislação portuária impõe ao contratante do serviço temporário a responsabilidade pelo profissional enquanto esse estiver sob sua subordinação. Ainda, fica evidente o caráter de supervisão diante do operário em razão das responsabilidades para com o porto.

Apresenta-se as responsabilidades dos Tomadores de mão de obra a partir do Artigo 26 da Lei dos Portos:

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

- I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;
- II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;
- III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;
- IV - o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;
- V - o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;
- VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e
- VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.³¹

30 BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos portos). Brasília, DF: Presidência da República, 1993. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

31 Ibidem.

É questionável que o Trabalhador Portuário Avulso (TPA) fica restrito a ocupar as características intrínsecas de sua própria constituição. É um serviço eventual, porém exige disponibilidade constante e em caso de impedimento ou recusa, existem prejuízos. Trabalha por conta e quando quer, porém além de depender do intermediador fica sob os olhares do contratante e do intermediador.

Segue jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho representando o reconhecimento do vínculo entre o avulso e o tomador de serviço. Merece destaque o fator temporal de labor que devem ser realizados em curtos períodos, bem como a alternância de contratantes:

I - AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA REGIDO PELA LEI 13.015/2014. TRABALHADOR AVULSO. PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE FORMA HABITUAL E EXCLUSIVA A UM ÚNICO TOMADOR. DESCARACTERIZAÇÃO. VÍNCULO DE EMPREGO. RECONHECIMENTO. Demonstrada possível violação dos artigos 9º da CLT e 5º, I, da Lei 12.023/2009, impõe-se o provimento do agravo de instrumento para determinar o processamento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. II - RECURSO DE REVISTA REGIDO PELA LEI 13.015/2014. **TRABALHADOR AVULSO. PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE FORMA HABITUAL E EXCLUSIVA A UM ÚNICO TOMADOR.** DESCARACTERIZAÇÃO. VÍNCULO DE EMPREGO. RECONHECIMENTO. O enquadramento na condição de **avulso, pressupõe** a oferta de trabalho, por **pequenos espaços de tempo**, a **diferentes tomadores**, sem se vincular diretamente a nenhum deles. Todavia, no caso, o reclamante prestou serviço habitual e exclusivamente para a 1ª reclamada, tomadora dos serviços, circunstância que efetivamente descaracteriza o trabalho avulso, bem como evidencia **simples intermediação de mão de obra**, com o intuito de [para] **fraudar os direitos trabalhistas** do obreiro. [...] se impõe o reconhecimento do vínculo de emprego. Recurso de revista conhecido e provido. (RR - 10153-95.2015.5.15.0108, Relatora Ministra: Delaíde Miranda Arantes, Data de Julgamento: 07/08/2018, 2ª Turma, Data de Publicação: DEJT 17/08/2018)³² (grifos próprios)

Por fim, deve ser observada a responsabilidade solidária do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e do Tomador de Serviço que, conforme o Artigo 33, § 2º, da Lei em questão³³ são os pagantes pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes em caso de acidente de trabalho.

32 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista 10153-95.2015.5.15.0108**. Brasília/DF. Agravo de instrumento em recurso de revista regido pela lei 13.015/2014. Trabalhador avulso. Prestação de serviço de forma habitual e exclusiva a um único tomador. Descaracterização [...] Recorrente: Gustavo Rodrigo Umbelino. Recorrido: DSM Produtos Nutricionais Brasil S.A. Relatora: Min. Delaíde Alves Miranda Arantes, 7 ago. 2018. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consulta&conscsjt=&numeroTst=10153&digitoTst=95&anoTst=2015&orgaoTst=5&tribunalTst=15&varaTst=0108>. Acesso em: 15 set 2022.

33 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

3.3 REGRAMENTO E PENALIDADES

A legislação portuária deve ser cumprida para se garantir o melhor funcionamento das áreas do porto, toda construção normativa foi pensada visando o desenvolvimento rápido e seguro dos serviços. É papel dos trabalhadores avulsos (ou não) e das empresas que ali atuam cumprir as regras do espaço.

Conforme o entendimento de Paixão e Fleury³⁴ (2018), o Trabalhador Portuário Avulso (TPA) devidamente registrado ou cadastrado no Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) fica em uma fila de escala para oferta de trabalho. No ato de requisição, se ele não estiver no Porto perde a oportunidade de serviço e é penalizado indo para o final da fila de escalas – o que amplia o tempo sem qualquer labor e, conseqüentemente, sem remuneração. Recusar um serviço impõe a mesma penalidade.

Ademais, nos termos do Art. 33 da Lei 12.815/2013:

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou
- c) cancelamento do registro;³⁵

Chama atenção a obrigatoriedade no art. 42 da Lei 12.815/2013³⁶, do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) em distribuir os operários a qualquer Operador Portuário sob pena de advertência e/ou multa.

Segue recorte de trecho da Convenção Coletiva de Trabalho de 02 de outubro de 2019 entre o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOSEPE) e o Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos terminais privativos retro portuários e na administração em geral dos serviços portuários do Estado de São Paulo (SINDAPORT):

CLÁUSULA NONA – NORMAS DISCIPLINARES

1) INFRAÇÕES DE NÍVEL LEVE

a) PUNIÇÃO: ADVERTÊNCIA POR ESCRITO

I. Ausentar-se temporariamente do local de trabalho sem autorização.

[...]

V. Chegar atrasado ao local de trabalho.

34 PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado. **Trabalho Portuário**: a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil. São Paulo: Método, 2018.

35 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

36 Ibidem.

VI. Não se apresentar no trabalho usando o EPI de uso obrigatório fornecido pelo OGMO/Santos, desde que o OGMO/Santos tenha todos os EPIs de números e tamanhos à disposição.

2) INFRAÇÃO DE NÍVEL MÉDIO

a) Suspensão de 1 a 3 dias

[...]

VIII. Deixar de cumprir ou de fazer cumprir ordens e normas no âmbito de suas atribuições emanadas pelo operador portuário requisitante da mão de obra.

b) Suspensão de 15 a 30 (dez) dias

[...]

V. Portar qualquer tipo de arma.

VI. Deixar de, sem justa causa, atingir o mínimo de assiduidade mensal prevista no presente Instrumento.

3) INFRAÇÕES DE NÍVEL GRAVÍSSIMO

a) Cancelamento do Registro/Cadastro

I. Rescindir na prática de faltas graves;

II. Praticar ato lesivo aos direitos juridicamente protegidos cuja consequência ou repercussão tornem o TPA incompatível com o exercício da atividade portuária.

[...]

V. Adentrar em área ou região portuária, pública ou arrendada, dentro dos limites do Porto Organizado de Santos, sem que tenha sido escalado para exercer suas atividades laborais nas mesmas e sem que tenha sido autorizado formalmente para tais acessos.

VI. Deixar de atingir o mínimo de assiduidade mensal prevista no presente Instrumento pelo período de 2 (dois) meses consecutivos ou 04 meses no período de 12 (doze) meses, não consecutivos.³⁷

Na prática todas as partes envolvidas exercem papel fiscalizador, cada um dentro de sua realidade. Destacam-se a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), as Autoridades Portuárias e o Ministério da Fazenda como entes máximos do cuidado nos portos brasileiros.

4 PRECARIZAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

4.1 PRECARIZAÇÃO DO TRABALHADOR

Entender o processo histórico pela qual passaram os Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs), reflexo da necessária modernização e adaptação do porto ao complexo mercado global, justifica a introdução a uma teoria da precariedade do trabalho. A recente reforma trabalhista (Lei 13.467, de 2017³⁸), em vigor desde 2017, por mais estímulo a flexibilização de direitos mediante acordos e convenções coletivas contribui para tal afirmação.

37 BRASIL. Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo – SOPESP; Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retro portuários e na administração em geral dos serviços portuários do Estado de São Paulo - SINDAPORT. **Convenção Coletiva de Trabalho**. [S.l.]. Santos, SP, 2019. Disponível em: <http://www.sindaport.com.br/upload/img/noticia/03102019005937586633277.pdf>. Acesso em: 15 out 2022.

38 BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 25 out. 2022.

A própria legislação portuária promoveu, antes mesmo da criticada alteração à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) a possibilidade de negociação coletiva no setor, o que segundo Maria de Araújo (2013, p.565)³⁹: “[...] fortaleceu os sindicatos; mas, descartou o caráter administrativo da intermediação da mão de obra avulsa exercido por eles.”

Além disto, conforme a obra da citada Autora, se conceitua precarização do trabalho como um fenômeno recente fruto de políticas neoliberais aplicadas nas últimas quatro décadas. Portanto, a ausência ou insuficiência de condições de trabalho, de benefícios sociais, a insegurança do emprego, bem como a exigência de perfis novos de trabalhadores representam os principais pontos que embasam a teoria.

E por fim, a socióloga correlaciona as linhas apresentadas com a situação dos trabalhadores avulsos portuários que ao mesmo tempo que vem perdendo mercado, renda e postos de trabalho vem ganhando concorrência com o setor privado. Condições estas desfavoráveis por trazerem insegurança, desemprego e empobrecimento.

O avanço tecnológico somado ao fabuloso sistema de “containerização” multiplicou exponencialmente o custo-benefício dos portos. A novidade legislativa que trouxe a possibilidade de concorrência do setor privado junto com a desburocratização do sistema como um todo praticamente concedeu carta branca para privatização do serviço portuário.

Apresenta-se Jurisprudência em que o trabalhador portuário de empresa privada atuante no porto não possui os mesmos direitos em que o Trabalhador Portuário Avulso que opera no Porto Organizado, devidamente cadastrado e regularizado. Abaixo:

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. **TEMA 222. TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO. ADICIONAL DE RISCOS.** ISONOMIA CONSTITUCIONAL EXPRESSA. ARTIGO 7º, XXXIV, CRFB. AUSÊNCIA DE OMISSÃO OU CONTRADIÇÃO. ERRO MATERIAL. CORREÇÃO. IMPOSSIBILIDADE DE MODULAÇÃO DE EFEITOS NO CASO. EMBARGOS PARCIALMENTE ACOLHIDOS. 1. O Plenário do Supremo Tribunal Federal, na Sessão Virtual realizada em 03.06.2020, de minha relatoria, ao analisar o mérito dos autos do recurso extraordinário, por meio da sistemática da repercussão geral (Tema 222), fixou a seguinte tese: "**Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de riscos é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso**".

[...]

(RE 597124 ED-segundos, Relator(a): EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, julgado em 12/05/2021, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-111 DIVULG 09-06-2021 PUBLIC 10-06-2021)⁴⁰ (grifos próprios)

39 ARAÚJO, Silvia Maria de. **Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho.** Revista Sociedade e Estado, Brasília, v. 28, n. 3, p. 565-586, set./nov. 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-69922013000300006>. Acesso em: 14 out. 2022

40 BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Tema 222.** Brasília/DF. Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de riscos é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso. 2021 Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=2661702&numeroProcesso=597124&classeProcesso=RE&numeroTema=222>. Acesso em: 15 set 2022.

AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA. RECLAMANTE. LEI Nº 13.467/2017. TRANSCENDÊNCIA. **ADICIONAL DE RISCO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO**. EMPREGADO DE OPERADOR PORTUÁRIO PRIVADO. INDEVIDO. 1 - Registra-se, inicialmente, que o Pleno do TST, na sessão realizada em 06/11/2020, ao julgar o processo ArgInc-1000845-52.2016.5.02.0461, reconheceu a inconstitucionalidade do art. 896-A, §5º, da CLT. 2 - Na decisão monocrática, **não foi reconhecida** a transcendência e foi negado **provimento** ao agravo de instrumento. 3 - No caso, o TRT indeferiu o pedido do reclamante ao adicional de risco, **por ser empregado de operador portuário privado**: [...]. A jurisprudência do Colendo Tribunal Superior do Trabalho pacificou-se no sentido de que o adicional de risco disciplinado pelo art. 14 da Lei nº 4.860/65 **não se estende aos portuários empregados de empresa que explora terminal privado**. [...] (Ag-AIRR-5-37.2021.5.06.0020, 6ª Turma, Relatora Ministra Katia Magalhaes Arruda, DEJT 28/10/2022).⁴¹ (grifos próprios)

A constante exigência por qualificação e preço baixo trouxe o Princípio da Multifuncionalidade para a profissão, ou seja, a condição de um único trabalhador exercer mais de uma categoria profissional mediante capacitação. Abandonou-se a denominação por categorias na prática, o que realmente importa é o dinamismo entre as variadas ofertas de emprego, assim basta a identificação como trabalhador.

Tal entendimento encontra respaldo no § 5º do Artigo 40 da Lei 12.815:

§ 5º Desde que possuam a qualificação necessária, os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados poderão desempenhar quaisquer das atividades de que trata o § 1º deste artigo, vedada a exigência de novo registro ou cadastro específico, independentemente de acordo ou convenção coletiva.⁴²

Quanto mais avanços existirem, mais reduções no número de empregados ocorrerão. A vulnerabilidade em face do capital resulta na falta de oportunidade em postos de trabalhos decentes e produtivos que tragam segurança e dignidade. Garantir uma remuneração mínima aos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) além de antecipar suas aposentadorias seria uma forma de impedir que fiquem a não ver navios.

41 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista - Ag-AIRR-5-37.2021.5.06.0020**. Brasília/DF. Agravo de instrumento. Recurso de revista. Reclamante. Lei nº 13.467/2017. Transcendência. [...] Agravante: Saulo Ferreira da Rocha. Agravado: TECON SUAPE S/A. Relatora: Min. Kátia Magalhães Arruda, 26 out. 2022. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consulta&conscsjt=&numeroTst=5&digitoTst=37&anoTst=2021&orgaoTst=5&tribunalTst=06&varaTst=0020>. Acesso em: 30 out 2022.

42 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.

4.2 LEILÃO PORTUÁRIO BRASILEIRO

A concessão portuária brasileira rema progressivamente para a totalidade dos portos sob domínio privado. O desenvolvimento legal apresentou de forma direta o objetivo do constituinte e por anos permaneceu ancorado diante da burocracia e da busca pelo que fazer com o trabalhador portuário avulso, que por muito tempo movimentou as ondas além-mar do território nacional.

A legislação vigente adota o modelo de exploração portuária conhecido como *landport* e que prevê tudo que vem acontecendo no setor. À União cabe o controle e regulamentação do sistema, enquanto a execução dos serviços é cedida mediante arrendamento, concessão ou privatização de terminais. É algo bastante semelhante ao que acontece com os aeroportos por exemplo.

Com base na matéria do Jornal Folha de Londrina⁴³, extraiu-se a informação de que a primeira privatização portuária foi a da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) que opera os portos de Vitória e Barra do Riacho e serão administradas por 35 anos. Daí em diante, entre aprovação do plano e valores, os portos de Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC) estão na fila para seguir caminho semelhante.

Nesse sentido, também constou no noticiário Valor Econômico⁴⁴ que a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), responsável pelo serviço nos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis e a Companhia Docas Pará (CPD), responsável pelos portos de Belém, Vila do Conde e Santarém já estão qualificadas para privatização mediante concessão e, provavelmente, ocorrerá no próximo ano.

O mundo globalizado enfrenta mudanças rápidas e constantes e parte do mercado global entende que o movimento concessionário nos portos brasileiros é benéfico para a economia do país e para o comércio exterior que atualmente enfrenta dificuldades em razão do conflito armado entre Rússia e Ucrânia, além dos reflexos pós pandemia de COVID-19. O Governo Federal irá lucrar bilhões, talvez trilhões, nas próximas décadas – resta torcer para que todos sejam beneficiados por esta escolha.

4.3 TRABALHADORES PORTUÁRIOS VETERANOS

Conforme apresentado no decorrer deste artigo, segundo o art. 7º da Constituição Federal⁴⁵, os trabalhadores portuários avulsos têm igualdade de direitos com os trabalhadores celetistas por garantia constitucional. Entretanto, é necessário atingir requisitos para o usufruto de determinados benefícios legais.

43 PAMPLONA, Nicola. **Primeira privatização de porto no Brasil é teste positivo para Santos.** Folha de Londrina. São Paulo. 30 mar. de 2022. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/ultimas-noticias/primeira-privatizacao-de-porto-no-brasil-e-teste-positivo-para-santos-3183223e.html>. Acesso em: 13 out. 2022

44 BITENCOURT, Rafael. **PPI qualifica companhias Docas do RJ e do Pará para futura privatização.** Jornal Valor Econômico. Brasília/DF. 20 set. 2022. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/09/20/ppi-qualifica-companhias-docas-do-rj-e-do-par-para-futura-privatizacao.ghtml> ou as ferramentas oferecidas na página. Acesso em: 06 nov. 2022

45 BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em: 29 set 2022.

Ainda assim, em razão da condição econômica muitos continuam a trabalhar mesmo após a solicitação da aposentadoria, o que é um direito fundamental e constitucional no sentido de permitir condições de existência ao indivíduo. Abaixo entendimento do Tribunal Superior do Trabalho:

TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO. APOSENTADORIA ESPONTÂNEA. IMPOSSIBILIDADE DO CANCELAMENTO DO REGISTRO NO OGMO. INTERPRETAÇÃO DO ARTIGO 27, § 3º, DA LEI Nº 8.630/93, CONFORME A CONSTITUIÇÃO, PELO TRIBUNAL PLENO DESTA CORTE, NA ARGUIÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DO DISPOSITIVO Esta Corte adotou entendimento, por meio do Tribunal Pleno, que, em sessão realizada em 15/10/2012, para apreciar a arguição de inconstitucionalidade do citado dispositivo, nos termos do artigo 97 da Constituição Federal, não o declarou inconstitucional, dando-lhe "interpretação conforme ao artigo 27, § 3º da Lei nº 8630/93 e declara-se que **a aposentadoria espontânea não acarreta a extinção da inscrição no cadastro e registro do trabalhador portuário**". Assim, o cancelamento do registro do trabalhador (aposentado espontaneamente) no OGMO impede-o de prestar serviço, na condição de avulso portuário, ferindo, assim, o direito ao tratamento isonômico na forma dos artigos 5º, caput, e 7º, XXXIV, da Constituição Federal. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido".
(ARR-1001841-04.2016.5.02.0444, 2ª Turma, Relator Ministro Jose Roberto Freire Pimenta, DEJT 23/08/2019).⁴⁶ (grifo próprio)

Muitas vezes o trabalhador portuário pode não preencher todas as demandas e já possuir idade avançada o que pode contribuir para ele solicitar o Benefício Assistencial ao Trabalhador Portuário Avulso que é o pagamento de um salário-mínimo mensal, sem direito a pensão por morte e 13º salário.

5 CONCLUSÃO

A partir do exposto, se concluiu que o trabalhador portuário avulso vem perdendo espaço consoante se ampliam as políticas neoliberais estimuladas pelo mercado globalizado. O modelo de exploração portuária denominado de *landport* justifica a expansão do regime de concessões aplicado nos portos brasileiros, que tende a se ampliar nos próximos anos e não surpreenderá caso acabe por extinguir a função do operário avulso.

O desenvolvimento da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993), não só reconstruiu o defasado sistema portuário nacional como trouxe conceitos debatidos recentemente na reforma trabalhista (Lei 13.467, de 2017). A possibilidade de flexibilização de direitos mediante acordos e convenções coletivas antecedeu o próprio amparo jurisdicional, entregando de bandeja o operário para as mãos do mercado.

46 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista 1001841-04.2016.5.02.0444**. Brasília/DF. Agravo de instrumento interposto pelo reclamante em recurso de revista adesivo do reclamado [...] Agravante: Nelson Moliani. Agravado: Órgão de Gestão de Mão-de-obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos - OGMO. Relator: Min. José Roberto Freire Pimenta, 21 ago. 2019. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consulta&conscsjt=&numeroTst=1001841&digitoTst=04&anoTst=2016&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0444&submit=Consultar>. Acesso em: 15 set 2022.

Em meio à adaptação legislativa, veio a Lei nº 9.179, de 27 de novembro de 1998, que acrescentou direitos essenciais ao trabalhador assemelhando-o ao trabalhador celetista como pressupõe a Constituição Federal de 1988. Entretanto, foi perceptível o respeito a questão da flexibilização citada no parágrafo supra.

A legislação vigente (Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013) resgatou a intenção prévia do legislador, adaptando um sistema já cansado, porém funcional, para um mercado feroz em que o maior objetivo é o lucro. Assim, o custo do trabalhador portuário avulso acaba por não se encaixar na equação, independentemente de qualquer norma protetiva ao trabalhador.

Por fim, foi observada a precarização do operário avulso que já atuando em um local insalubre, lida com más condições de trabalho, ausência de benefícios, concorrência desleal, redução de postos de serviço, exigência constante de qualificação e insegurança frente ao futuro. Assim, lutar por novas opções laborais no porto ou por aposentadorias dignas parece ser o principal destino da classe.

REFERÊNCIAS

- 1 ARAÚJO, Silvia Maria de. **Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho**. Revista Sociedade e Estado, Brasília, v. 28, n. 3, p. 565-586, set./nov. 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-69922013000300006>. Acesso em: 14 out. 2022
- 2 BITENCOURT, Rafael. **PPI qualifica companhias Docas do RJ e do Pará para futura privatização**. Jornal Valor Econômico. Brasília/DF. 20 set. 2022. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/09/20/ppi-qualifica-companhias-docas-do-rj-e-do-par-para-futura-privatizao.ghtml> ou as ferramentas oferecidas na página. Acesso em: 06 nov. 2022
- 3 BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1998**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em: 29 set 2022.
- 4 BRASIL. **Decreto nº 10.410, de 30 de junho de 2020**. Altera o Regulamento da Previdência Social, aprovado pelo Decreto no 3.048, de 6 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/d10410.htm. Acesso em: 25 set. 2022.
- 5 BRASIL. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm. Acesso em: 25 set. 2022.
- 6 BRASIL. **Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007**. Acresce e altera dispositivos das Leis nos 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de

- 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11518.htm. Acesso em: 25 set. 2022.
- 7 BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2022.
- 8 BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 25 out. 2022.
- 9 BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos portos). Brasília, DF: Presidência da República, 1993. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 25 set. 2022.
- 10 BRASIL. **Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998**. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9719.htm. Acesso em: 25 set. 2022.
- 11 BRASIL. Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo – SOPESP; Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retro portuários e na administração em geral dos serviços portuários do Estado de São Paulo - SINDAPORT. **Convenção Coletiva de Trabalho**. [S.l.]. Santos, SP, 2019. Disponível em: <http://www.sindaport.com.br/upload/img/noticia/03102019005937586633277.pdf>. Acesso em: 15 out 2022.
- 12 BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Tema 222**. Brasília/DF. Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de riscos é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso. 2021 Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp>

?incidente=2661702&numeroProcesso=597124&classeProcesso=RE&numeroTema=222. Acesso em: 15 set 2022.

- 13 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista 10153-95.2015.5.15.0108**. Brasília/DF. Agravo de instrumento em recurso de revista regido pela lei 13.015/2014. Trabalhador avulso. Prestação de serviço de forma habitual e exclusiva a um único tomador. Descaracterização [...] Recorrente: Gustavo Rodrigo Umbelino. Recorrido: DSM Produtos Nutricionais Brasil S.A. Relatora: Min. Delaíde Alves Miranda Arantes, 7 ago. 2018. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=10153&digitoTst=95&anoTst=2015&orgaoTst=5&tribunalTst=15&varaTst=0108>. Acesso em: 15 set 2022.
- 14 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista - Ag-AIRR-5-37.2021.5.06.0020**. Brasília/DF. Agravo de instrumento. Recurso de revista. Reclamante. Lei nº 13.467/2017. Transcendência. [...] Agravante: Saulo Ferreira da Rocha. Agravado: TECON SUAPE S/A. Relatora: Min. Kátia Magalhães Arruda, 26 out. 2022. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=5&digitoTst=37&anoTst=2021&orgaoTst=5&tribunalTst=06&varaTst=0020>. Acesso em: 30 out 2022.
- 15 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista 1001841-04.2016.5.02.0444**. Brasília/DF. Agravo de instrumento interposto pelo reclamante em recurso de revista adesivo do reclamado [...] Agravante: Nelson Moliani. Agravado: Órgão de Gestão de Mão-de-obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos - OGMO. Relator: Min. José Roberto Freire Pimenta, 21 ago. 2019. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1001841&digitoTst=04&anoTst=2016&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0444&submit=Consultar>. Acesso em: 15 set 2022.
- 16 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista 20882-44.2015.5.04.0123**. Brasília/DF. Recurso de revista. Contratação de trabalhadores portuários avulsos pelos operadores portuários com vínculo empregatício por tempo indeterminado [...] Recorrente: Tecon Rio Grande S.A. Recorrido: Sindicato dos Arrumadores Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia do Rio Grande e São José do Norte. Relator: Min. José Roberto Freire Pimenta, 19 ago. 2022. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=20882&digitoTst=44&anoTst=2015&orgaoTst=5&tribunalTst=04&varaTst=0123&submit=Consultar>. Acesso em: 15 set 2022
- 17 CAMPOS, Safira Nila de Araújo. **Impactos da Lei n. 12.815 no sistema portuário brasileiro: avulsos portuários podem ficar a não ver navios**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, São Paulo, v. 80, n. 2, p. 156-171,

- abr./jun. 2014. Disponível em:
<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/65638>. Acesso em: 22 set. 2022
- 18 CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CARELLI, Bianca Neves Bomfim. **A zona cinzenta de trabalho e emprego, trabalhadores sob demanda em plataformas digitais e trabalhadores portuários avulsos: direitos trabalhistas além da relação de emprego.** *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 2, p. 28-41, ago./nov. 2020. Disponível em:
<https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38553>. Acesso em: 22 set. 2022
- 19 CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho portuário a partir do novo marco regulatório instituído pela Lei nº 12.815/13.** *Revista Jus Navigandi*, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 18, n. 3712, 30 ago. 2013. Disponível em:
<https://jus.com.br/artigos/25182>. Acesso em: 13 nov. 2022.
- 20 FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. **Nova Lei dos Portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos.** *Revista Direito GV [online]*. 2015, v. 11, n. 1, p. 89-116. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1808-2432201505>. Acesso em: 2 out. 2022
- 21 MAIER, Lívia Maria Oliveira. **Concessão de serviços públicos: do Estado Liberal ao Estado Subsidiário.** *Revista Jus Navigandi*, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 18, n. 3663, 12 jul. 2013. Disponível em:
<https://jus.com.br/artigos/24934>. Acesso em: 13 nov. 2022.
- 22 MEIRINHO, Augusto Grieco Sant'Anna; SILVA, Lucas Rênio da. **A Convenção n. 137 da OIT e o futuro do trabalho portuário no Brasil = ILO Convention n. 137 and the future of port work in Brazil.** *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, São Paulo, v. 84, n. 4, p. 247-270, out./dez. 2018. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/152050>. Acesso em: 22 set. 2022.
- 23 NILA, Safira. **Impactos da Lei 12.815/13 no sistema portuário brasileiro: avulsos portuários podem ficar a não ver navios.** *Revista Jus Navigandi*, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 19, n. 3920, 26 mar. 2014. Disponível em:
<https://jus.com.br/artigos/27093>. Acesso em: 13 nov. 2022.
- 24 PAMPLONA, Nicola. **Primeira privatização de porto no Brasil é teste positivo para Santos.** *Folha de Londrina*. São Paulo. 30 mar. de 2022. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/ultimas-noticias/primeira-privatizacao-de-porto-no-brasil-e-teste-positivo-para-santos-3183223e.html>. Acesso em: 13 out. 2022
- 25 PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado. **Trabalho Portuário: a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil.** São Paulo. Método, 2018.

- 26 RODRIGUES, Thais Marçal. **Sistema portuário e sua importância para o comércio exterior**. 2004. 106 f. Monografia (Graduação) – Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais, Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2004. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/handle/235/9360>. Acesso em: 22 set. 2022
- 27 SANTOS JÚNIOR, CC. **Impactos da Lei 12.815/2013 na modernização dos portos brasileiros**: forma de exploração e regulação do trabalho portuário. 2016. 80f. Monografia (Graduação) – Universidade Federal do Maranhão, Curso de Direito, 2016. Disponível em: <https://monografias.ufma.br/jspui/bitstream/123456789/1612/1/CarlosC%c3%a9sarSantosJ%c3%banior.pdf>. Acesso em: 15 out. 2022
- 28 SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. **O Trabalho Portuário E a Modernização Dos Portos**. Curitiba: Juruá, 2000. 202 p.47
- 29 SCHOLZE, Victor; TARSIA, Cristiana Muraro Tarsia. **Delimitação e expansão de área portuária pelo Poder Executivo**: O desafio da gestão eficiente dos recursos em época de crise. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 21, n. 4624, 28 fev. 2016. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/46820>. Acesso em: 21 set. 2022.
- 30 SILVA, Eclésio da; MAY, Otávia de Oliveira. **Lei 8.630/1993: alguns aspectos e sua aplicabilidade**. Revista Eletrônica Direito e Política, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica. Acesso em: 28 set. 2022.
- 31 SILVANO, Paulo. **A mão invisível e a nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13)**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 19, n. 3996, 10 jun. 2014. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/28213>. Acesso em: 21 out. 2022.
- 32 STEIN, Alex Sandro. **Curso De Direito Portuário: Lei N. 8.630/93. 2002..** São Paulo: Editora LTr, 2002. p. 51