**FACULDADES UNIFICADAS DE GUARAPARI**

**CURSO DE DIREITO**

**JOLEANS PORTO ALMEIDA**

**O PAPEL DO OGMO E SUAS RESPONSABILIDADES SOBRE OS TRABALHADORES AVULSOS PORTUÁRIOS**

**GUARAPARI**

**2014**

**JOLEANS PORTO ALMEIDA**

**O PAPEL DO OGMO E SUAS RESPONSABILIDADES SOBRE OS TRABALHADORES AVULSOS PORTUÁRIOS**

Monografia apresentada no Curso de Direito das Faculdades Unificadas de Guarapari, como requisito l para obtenção de Título de Bacharel em Direito.

**Professor Orientador Gildázio klippel**

**GUARAPARI**

**2014**

**JOLEANS PORTO ALMEIDA**

**O PAPEL DO OGMO E SUAS RESPONSABILIDADES SOBRE OS TRABALHADORES AVULSOS PORTUÁRIOS**

Monografia apresentada ao Curso de Direito das Faculdades Unificadas de Guarapari como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovada em 11 de Dezembro de 2014

**BANCA EXAMINADORA**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Orientador Prof. Gildázio klippel

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Prof. Cristina Celeida Palaoro Gomes

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Prof. Ricardo José da Silva Silveira

**AGRADECIMENTO**

Se hoje comemoro esta conquista, esta se deve primeiramente à Deus e todos àqueles que estiveram ao meu lado.

Meus pais, Vera e Joelson, que foram meus maiores professores e exemplo na escola da vida, pelo extraordinário exemplo de amor, luta, dedicação e determinação.

Ao amigo Gilberto Destefani, por não poupar esforços, pelas inúmeras vezes que precisei do seu apoio para a realização desta obra.

Meus irmãos e amigos, pelos esforços e sacrifícios que fizeram para que esse sonho pudesse se concretizar.

Ao Meu Orientador professor Gildázio klippel, pelo suporte na execução deste trabalho e as orientações valorosas.

À Todos que direta ou indiretamente me ajudaram durante todo meu curso.

Dedico este trabalho aos meus pais, Vera e Joelson, por todo carinho, confiança e suporte. Sem vocês eu nada seria.

**RESUMO**

O presente trabalho acadêmico tem como finalidade o estudo sobre o OGMO (Orgão Gestor de Mão de Obra), e sua relação com os trabalhadores avulsos portuários, bem como suas responsabilidades perante esses trabalhadores. No primeiro momento essa pesquisa vai versar sobre a evolução histórica do Direito do Trabalho e a relação com essa classe de trabalhadores. No segundo momento falar sobre os trabalhadores avulsos e trabalhador portuário, observando os dispostos nas Leis nº 8.630/93 (Lei de Modernização dos Portos); Lei 9.719/98 e principalmente as mudanças na Lei, com a nova redação da Medida Provisória dos Portos (595), de dezembro de 2012. A pretensão desta pesquisa é mostrar principalmente sobre essa classe de trabalhadores, uma matéria talvez pouco citada mais que possui uma enorme importância para os portos, pois contribuem diretamente na inserção econômica dos países na vida internacional. Conhecer o Direito Portuário e suas atividades que dizem respeito aos portos é de suma importância para o desenvolvimento social, econômico dos Países, principalmente o Brasil.

Palavras-chave: Trabalhador Avulso, Medida Provisória, Legislação,OGMO

**ABSTRACT**

This academic work is aimed at the study of the OGMO(Organ Labor Manager),and its relationship with the port temporary workers as well as their responsibilities to those initially workers.No this research will traverse on the historical evolution of Labour Law and its relation to this class of second moment workers.No talk about the temporary workers and port workers,observing the disposed in law number 8.630/93(port Modernization Act);law 9.719/98 and especially the changes in Law,with the new wording of provisional ports(595),December 2012.A intention of this research is to show mainly about this class of workers,a matter perhaps underreported,more than has enormous importance fot ports,they contribute directly to the economic integration of the countries in life internacional.Know the Port Law and its activities relating to ports is of great importance for the social,economic countries,especially Brazil.

Keywords: Day Worker, Provisional Measure, Legislation, OGMO

**LISTA DE SIGLAS**

OGMO – Orgão Gestor de Mão de Obra

TAP-Trabalhador Portuário Avulso

CF - Constituição Federal

MP- Medida Provisória

CLT-Consolidação das leis do Trabalho

SUNAMAN-Superintendêcia Nacional da Marinha Mercante

**SUMÁRIO**

[1. INTRODUÇÃO 9](#_Toc349662142)

# [2. A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DIREITO DO TRABALHO.............................10](#_Toc349662143)

[2.1 A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E O DIREITO DO TRABALHO](#_Toc349662154)............................13

[2.2 A EVOLUÇÃO DO DIREITO DO TRABALHO NO BRASIL.............................1](#_Toc349662148)4

[2.3 O TRABALHO E A CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.................................. 1](#_Toc349662148)9

**3. DO TRABALHADOR AVULSO...........................................................**...................21

3.1 CONCEITO E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TRABALHO PORTUÁRIO..............23

**4. A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS ....................**.......................................27

[**5. BREVE HISTÓRICO DO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA......**..................](#_Toc349662148)31

5.1. DO SURGIMENTO DO OGMO...........................................................................34

[**5.1.1 Das funções do OGMO...............................................................................**](#_Toc349662154)36

[**5.1.2 Das responsabilidades do OGMO..................................................................**3](#_Toc349662155)7

**6. DA MEDIDA PROVISÓRIA DOS PORTOS DE DEZEMBRO DE 2012................38**

**7. CONCLUSÃO........................................................................................................40**

**8. REFERÊNCIAS......................................................................................................41**

**1. INTRODUÇÃO**

Esse trabalho acadêmico vai versar sobre uma classe de trabalhadores que não estão diretamente ligados no nosso dia a dia, mas possuem uma grande importância dentro de um quadro econômico e desenvolvimento da sociedade.

Mostrar as responsabilidades do OGMO sobre os portuários avulsos, estes inseridos no mundo portuário e possuem registros históricos diversos.

Apesar de ser um tema pouco conhecido, tem grande importância no universo portuário.

As próprias origens do trabalho portuário são relacionadas às origens do trabalho humano,ou seja,apesar do trabalho portuário não ter um mercado aquecido como outros setores,esta também exige qualificação e outras diretrizes como será exposto no decorrer desta pesquisa.

Versar ainda sobre a MP dos Portos, que estabelece novos critérios para a exploração e arrendamento (por meio de contratos de cessão para uso) para a iniciativa privada de terminais de movimentação de carga em portos públicos.

Como metodologia foram utilizadas obras de renomados autores no âmbito jurídico e doutrinário como Sergio Pinto Martins, Domenico De Masi, Alice Monteiro de Barros, Maurício Godinho Delgado, dentre outros. Nesta obra também será apresentado, leis e decretos, assim como pesquisas feitas na internet para darmos um enriquecimento aos assuntos que dizem respeito ao tema abordado.

#

# 2. A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DIREITO DO TRABALHO

O trabalho sofreu várias alterações ao longo da história. Inicialmente, o trabalho foi considerado na Bíblia como castigo. Adão teve de trabalhar para comer em razão de ter comido o fruto proibido. (GÊNESES, 3).

A origem do trabalho vem do latim *tripalium* que era uma espécie de instrumento de tortura de três paus ou uma canga que pesava sobre os animais (MARTINS,2011,p.4)

A partir deste conceito, pode-se dizer que a história do trabalho foi bem marcante, no que diz respeito ao esforço humano. O escravo não tinha valor, não havia regras reguladoras nas relações, era tratado feito um objeto e trabalhavam pesado. Estes eram meros objetos nas mãos dos seus servos.

Ressalta Alice Monteiro de Barros que na antiguidade clássica, no mundo Greco romano, o trabalho possuía um sentido material, era reduzido à coisa, assim sendo, aquele que executava o trabalho também era reduzido à coisa, o que tornou possível a escravidão (MONTEIRO DE BARROS, 2006).

Ao citarmos a relação de trabalho, a escravidão, é tida como a primeira relação trabalhista de fato, pois representou um grande passo na evolução do trabalho, possuindo uma grande importância nas relações de trabalho ao longo dos anos, como por exemplo, garantia de direitos, deveres e etc. Vale ressaltar que os filhos das escravas já nasciam escravos. Os babilônios, os assírios, romanos e gregos, utilizavam dos serviços dos escravos, seja na agricultura, assim como também nas funções que exigiam esforço físico.

Na Grécia, Platão e Aristóteles entendiam que o trabalho tinha sentido pejorativo.

Em sua obra, Arnaldo Sussekind (2004, p.4), ao tratar da escravidão, cita também sobre a filosofia na idade clássica, justificando a substituição do modelo escravo pela servidão, tema dos próximos tópicos:

A vida alicerçada no trabalho escravo tornou-se tão comum que foi plenamente justificada pelos grandes filósofos da antiguidade clássica. Na Idade Média foi em grande parte, substituída pela servidão; e, apesar de combatida, desde então, por importantes correntes do pensamento, caminhou com a história, sendo até incrementada, nos albores da época contemporânea, por ingleses, holandeses e portugueses, em tráfico contínuo para as respectivas colônias.

Em Roma toda e qualquer forma de trabalho, era realizado por escravos. Segundo Martins:

[...] A Lex Aquilia(284 a.c) considerava o escravo como uma coisa.Era visto o trabalho como desonroso.A *Locatio conductio* tinha por objetivo regular a atividade de quem se comprometia a locar suas energias ou resultados de trabalho em troca de pagamento.Estabelecia portanto,a organização do trabalho do homem livre .Era dividida em três formas:*Locatio conductio rei;*que era o arrendamento da coisa; *Locatio conductio operarium,*em que era locado serviços mediante pagamento ; *Locatio conductio operis*,que era a entrega de uma obra ou resultado mediante pagamento(empreitada)(MARTINS,2011,p.4).

Oportuno destacar num segundo momento, que no período da Idade Média, o trabalho realizado pelos servos era caracterizado pelo modelo de produção feudal. O feudalismo foi marcado pela submissão dos servos, ou seja, eram cobradas taxas contribuintes para o desenvolvimento de suas atividades de subsistência, para utilizarem suas terras. Posteriormente era realizada a entrega da parte da produção rural, que era uma espécie de escravo da terra, pela troca do uso da terra.

Aproximadamente no século X, mercadorias produzidas fora dos limites feudais passaram a ser adquiridos dentro do feudo. Os próprios feudos forneciam gêneros alimentícios em troca de produtos manufaturados em feiras instaladas às margens dos lagos, rios e mares, atividades estas que foram substituídas pelas corporações de ofício após a queda do Império Romano.

Inicialmente, as corporações de ofício, só existiram dois graus: mestres e aprendizes. No século XIV, surge o grau intermediário dos companheiros (MARTINS, 2012, p.4).

Os contratos de aprendizagem pactuados entre os aprendizes e o mestre duravam de dois a doze anos, sendo que durante esse período o mestre possuía o direito de custódia sobre aquele (BARROS, 2009, p.15).

Segundo a explicação de Martins (2012, p.4):

Os mestres eram proprietários das oficinas, que já tinham passado pela prova da obra-mestra. Os companheiros eram trabalhadores que percebiam salário dos mestres. Os aprendizes eram os menores que recebiam dos mestres o ensino metódico do ofício ou da profissão. Havia nessa fase da história, um pouco mais de liberdade ao trabalhador; os objetivos, porém, eram os interesses das corporações mais do que conferir qualquer proteção aos trabalhadores. As corporações de ofício tinham como característica: estabelecer uma estrutura hierárquica; regular a capacidade produtiva; regulamentar a técnica de produção.

Diante o exposto pelo autor acima supracitado, entende-se que as corporações de ofício tinham um regime heterônomo e eram constituídas por mestres, que obtinham o cargo por suas aptidões profissionais, ou por terem executado uma obra-prima. Todavia, tais exigências aos poucos foram desaparecendo conforme se instalava no seio das corporações uma oligarquia. Neste sistema, limites eram impostos quanto ao número de aprendizes, á duração do aprendizado e á vedação do trabalho do artesão estrangeiro. Na época notava somente a qualidade das mercadorias vendidas e a lealdade da fabricação.

As corporações de ofício foram eliminadas á partir da Revolução Francesa, no ano de 1789, porque de acordo com o ideal de liberdade do homem existia muita incoerência. Haja vista que encarecimento dos produtos e a liberdade do comércio ocasionaram também a cessação das corporações de ofício.

Foi a partir da Revolução Francesa e sua constituição, que foram reconhecidos o primeiro dos direitos sociais e econômicos: o direito do trabalho. Pois foi imposta ao Estado a obrigação de dar meios ao desempregado de ganhar seu sustento.

Gabriela Neves Delgado ressalta em sua obra que, a estabilidade do capitalismo, a princípio é caracterizada por duas classes, de um lado o obreiro, representante do proletariado, e do outro, o empregador, representante do capitalismo. (DELGADO, 2002, p.6).

2.1 A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E O DIREITO DO TRABALHO

Em 1775, teve início a sociedade industrial, quando James Watt criou a máquina a vapor que se destinava a uma mina de carvão. Com o advento das máquinas, dava-se início ao começo da Revolução Industrial. Anteriormente a esse fato, vimos nos tópicos anteriores dessa monografia que o trabalho era realizado pelos escravos e servos.

No entanto, com o surgimento das fábricas e indústrias, para que se desse início aos trabalhos surge então, uma nova classe de trabalhadores, os operários. Surge também o trabalho livre com salário e horário de trabalho constituído, que davam liberdade econômica na relação, direitos em contratos estes que eram escolhidos pelo empregador.

A título de complementação, vale salientar os dizeres de Cristina Gomes no site infoescola:

Com o intuito de poupar tempo, foram inventadas as máquinas á vapor,construídas na Inglaterra durante o século XVII.Graças a essas máquinas,a produção ficou maior e os lucros também cresceram,desta forma,os empresários começaram a investir nas indústrias.Com tanto avanço,as fábricas começaram a se espalhar pela Inglaterra,gerando muitas mudanças.Esse período ficou conhecido pelos historiadores como Revolução Industrial.

Com o surgimento das máquinas, acelerou os lucros, pois podiam baixar os preços das mercadorias, acelerando a produção, mais consequentemente, gerou milhares de desempregados. Além do desemprego em massa, as pessoas trabalhavam em péssimas condições de trabalho, em ambientes sujos e com salários baixos.

Os operários homens chegavam a trabalhar dezoito (18) horas diárias. As mulheres trabalhavam dezesseis (16) horas por dia. Até as crianças passavam por dia nas fábricas de dez (10) a doze (12) horas. Além dessas jornadas intermináveis de trabalho, todos sofriam castigos físicos, além de não terem direitos. Podemos dizer, que a escravidão ressurgia mascarada de liberdade.

Segundo as sábias palavras de Lacordaire (LACORDAIRE, 2003 *apud* MONTEIRO DE BARROS. 2006 p. 59): “Entre o forte e o fraco, entre o rico e o pobre,é a liberdade que escraviza,é a lei que liberta.”

Noutro momento, como o surgimento das máquinas gerou muito desemprego, até mesmo no campo, os trabalhadores se reuniram para quebrar as máquinas, denominado como *ludismo*, era uma forma que eles encontraram para se manifestar contra as situações degradantes de trabalho, horas excessivas, maus tratos, desempregos e etc.

A partir desse fato, nasce a primeira causa jurídica, pois reuniam-se, associavam-se, para reivindicações de direitos; como melhores condições de trabalho. Foi nesse momento que surgiu os sindicatos e as greves.

Os trabalhadores tiveram muitos direitos alcançados, como por exemplo; os patrões não reduziam os salários, as jornadas excessivas de trabalho diminuíram.Surge então mais liberdade de contratação nas condições de trabalho e foi nesse momento,que o Estado deixa de ser abstencionista,e se torna intervencionista,ou seja,interferindo nas condições de trabalho.

2.2 A EVOLUÇÃO DO DIREITO DO TRABALHO NO BRASIL

No Brasil, a primeira relação de trabalho e escravidão se inicia com os índios. Manipulados pelos colonizadores, não se adaptaram ás diversas formas de serviços impostos por eles, sendo assim, os colonizadores recorreram aos negros africanos que trabalhavam nas minas, nas plantações de cana de açúcar, e no manuseio dos mesmos, ou seja, todo tipo de serviço braçal.

No ano de 1988 o Brasil era o único país ocidental onde a utilização do trabalho escravo era legal. Esta situação só foi modificada com o advento da Lei Áurea, no dia 13 de maio do referido ano, que declarou extinta toda forma de trabalho escravo no Brasil e deu fim ao direito de propriedade daqueles que possuíam escravos em seu domínio. Nos territórios dominados pela França, a escravidão foi proibida em meados do século XIX e condenada pela Revolução Francesa (OLIVEIRA, 1995, p.67).

Apesar de a Lei Áurea ter extinguido o trabalho escravo no Brasil, a Declaração dos Direitos Humanos também aboliu essa prática de trabalho que teve um histórico sofrido e de muitas lutas, vemos que até nos dias de hoje, nos deparamos com esse tipo de trabalho, a qual denomina-se escravidão moderna.Fiscais do trabalho são surpreendidos e casos de escravidão,principalmente nos campos e em fazendas.

No período feudal, iniciava-se uma organização política e social, ou seja, os donos de terras ofereciam suas terras em troca do labor do outro, de início não oneroso e subsistindo com o mínimo provido pelo senhor. A relação era entre o senhor feudal e os camponeses. Os camponeses utilizavam dessas terras para plantar, colher e em contrapartida se sustentar, trabalhando para os senhores feudais.

A partir desse momento verificamos a diferença entre servos e escravos. Os servos eram pertencentes à terra, não era propriedade dos senhores, não eram vendidos. Essa relação poderia se qualificar como uma relação jurídica, uma vez que a vinculação dos servos com os senhores era somente o trabalho dos servos da agricultura, transporte, artesanato, manufatura em troca de proteção, após o desmoronamento do poder político central.

Como abordado nos itens anteriores dessa pesquisa, os feudos, os servos também tiveram sua queda. Muitos fatores aconteceram na época. Com as pestes e cruzadas que facilitaram as fugas a partir do século XI, na Inglaterra no século XVII, na França até a Revolução Francesa datada em 1789, em outros países europeus até o início do século XIX.

Por muitos anos, existiu a escravidão no Brasil, sem que os trabalhadores tivessem direito algum. A constituição de 1934 foi a primeira a tratar especificamente sobre o Direito do Trabalho. Salário mínimo, isonomia salarial, garantia a liberdade sindical, proteção do trabalho de mulheres e menores, repouso semanal, férias anuais remuneradas e jornada de oito(8) horas de trabalho.

O Estado não figurava nesta relação, e consequentemente os abusos ocorriam, vez que não havia o controle estatal. Por conta desses abusos, ocorreu a necessidade da criação de um ordenamento que pudesse equilibrar a relação trabalhista.

Segundo Alice Monteiro de Barros, (2006, p. 61):

O cunho humanitário da intervenção estatal refletiu-se no aparecimento do Direito do Trabalho de praticamente todos os povos. E assim é que foram os aprendizes, os menores e os acidentados os que provocaram grande parte da legislação laboral, de caráter mais humanitário do que jurídico. As mulheres também se incluem entre os primeiros destinatários do Direito do Trabalho, considerando que, ao lado dos menores, eram a força de trabalho mais explorada no final do século XVII, com jornadas extensas, precárias e degradantes condições de trabalho e baixos salários.

A doutrinadora descreve acima a união das forças que originaram o Direito do Trabalho de forma a chamar a atenção do Estado para por fim, legislar ordens para a relação.

Segundo Sérgio Pinto Martins (2001, p. 20) com a carta Constitucional de 10 de dezembro de 1937, foi instituído o sindicato único, imposto por lei, vinculado ao Estado, exercendo funções delegadas de poder público, podendo haver intervenção estatal direta em suas atribuições. Foi criado o imposto sindical, e o Estado participava do produto de sua arrecadação. Foi estabelecida a competência normativa dos tribunais do trabalho, que tinham por objetivo principal evitar o entendimento direto entre trabalhadores e empregadores.

Em 1943, o Decreto-lei nº 5.452 de 1º de maio, aprovou a Consolidação das Leis do trabalho (CLT), onde foram reunidas de forma organizada e sistematizada as normas já existentes (MARTINS, 2001, p 20).

A constituição Federal de 1946 prevê alguns direitos que serão explicitados abaixo:

Art. 157- A legislação do trabalho e a da previdência social obedecerão nos seguintes preceitos, além de outros que visem a melhoria da condição dos trabalhadores:

 I - salário mínimo capaz de satisfazer, conforme as condições de cada região, as necessidades normais do trabalhador e de sua família;

II – proibição de diferença de salário para um mesmo trabalho por motivo de idade, sexo, nacionalidade ou estado civil;

III – salário do trabalho noturno superior ao do diurno;

IV - participação obrigatória e direta do trabalhador nos lucros da empresa, nos termos e pela forma que a lei determinar;

V – duração diária do trabalho não excedente a oito horas,exceto nos casos e condições previstos em lei;

VI – repouso semanal remunerado, preferentemente aos domingos e,no limite das exigências técnicas das empresas,nos feriados civis e religiosos,de acordo com a tradição local;

VII – férias anuais remuneradas;

VIII – higiene e segurança do trabalho;

O trecho da constituição acima supracitada foi instituído pelo presidente Eurico Dutra, logo após Getúlio Vargas ter sido deposto em 1945. Considerada uma Constituição democrática, rompendo com o corporativismo.

A título de complementação Carmem Camino (2003, p.45-46) afirma:

Extinto o Estado Novo, emergiu a Constituição de 1946 que organizou a Justiça do Trabalho o status de órgão do Poder Judiciário mantendo a sua organização partidária e outorgando-lhe normativo, na solução dos conflitos coletivos de trabalho.O direito de greve foi reconhecido,mas se manteve o sindicato atrelado ao Estado. [...] Promulgada em outubro de 1988,a atual Constituição trouxe inovações significativas no campo dos direitos sociais,que passaram a integrar o rol dos direitos e garantias fundamentais,cujas normas definidoras tem aplicação imediata.Novas conquistas foram somadas.

Na Constituição de 1967, foram alcançados alguns direitos trabalhistas.Esta Constituição foi criada para ratificar a anterior sobre trabalhador temporário (6019/74),trabalhador rural (Lei 5889/73) ,e empregadas domésticas (5859/72).

A atual Constituição de 1988 trouxe um modelo democrático de administração dos conflitos sociais no país, principalmente no que diz respeito á normatização social e a própria democratização do Direito do Trabalho. A Carta Maior trouxe á tona a concepção do que é ser pessoa digna ,entende-se pois,aquele que possui um trabalho honesto representado por um emprego,qualquer que seja,mais regulamentado e legalmente constituído.

Com a instituição da livre iniciativa, deixou claro o coroamento de que o homem que trabalha pode escolher livremente o que gostaria de fazer, para si próprio e oportunizar o mesmo para os próximos (FERRARI, 2002, p.60 *apud* MARTINS, 2011, p. 12).

A Carta Maior trouxe em seus arts. 7º ao 11º, sobre os direitos trabalhistas, incluídos no capítulo II, do título II “Dos Direitos Sociais”.

De forma resumida expõe Martins (2012):

[...] O art. 7 da Lei Maior vem a ser uma verdadeira CLT,tantos os direitos nele albergados.Trata o art. 7º da constituição de direitos individuais e tutelares do trabalho.

O art. 8º versa sobre os sindicatos e suas relações. O art. 9º especifica regras sobre greve. O art. 10º determina disposições sobre a participação dos trabalhadores em colegiados. Menciona o 11º que nas empresas com mais de 200 empregados e assegurados a eleição de um representante dos trabalhadores para entendimentos com o empregador (MARTINS, 2012, p. 12).

2.3 O TRABALHO E A CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

A Lei Maior, em seu art. 1º, inciso IV, faz jus a importância do trabalho, mostrando que os valores sociais do trabalho são fundamentais para a República Federativa do Brasil. Conforme citado abaixo:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

[...]

IV – os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa [...].

Dispõe ainda em seu art. 5º, sobre o livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, mais faz uma observação, com relação a estas, tendo que atender as qualificações profissionais que a Consolidação das Leis do Trabalho, estabelecer.

No capítulo segundo da Constituição Federal, trata dos direitos sociais faz jus a diversos direitos trabalhistas.

É de suma importância ressaltar que a Constituição Federal de 1988, é muito importante no que diz respeito aos direitos trabalhistas, pois possui cláusulas que direciona empregado e empregador a traçar um caminho justo, sem que de alguma forma, torne essa situação ao fim litigiosa. Mesmo sabendo que na prática essa relação às vezes, fica só no papel.

A Constituição compete a União que se organize, execute e mantenha a inspeção do trabalho, também direciona a União quanto à competência para a criação das leis trabalhistas, conforme seu art.22.

A presente Constituição ainda relata em seu art. 170, sobre a valorização do trabalho humano em consonância com a ordem econômica do país:

Art.170. A ordem econômica fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa tem por fim assegurar a todos exigência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I – soberania nacional;

II – propriedade privada;

III – função social da propriedade;

IV – livre concorrência;

V – defesa do consumidor;

VI – defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos da elaboração e prestação;(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

VII – redução das desigualdades regionais e sociais;

VII – busca do pleno emprego;

IX – tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

De acordo com o texto da Constituição Federal em seu art. 205,é de suma importância o indivíduo buscar conhecimento para se adequar no mercado de trabalho:

Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade,visando ao pleno desenvolvimento da pessoa ,seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Sobre o trabalho atrelado com á ciência e à tecnologia, expõe em seu art. 218:

Art. 218. O Estado promoverá e incentivará o desenvolvimento científico, a pesquisa e capacitação tecnológicas.

(...)

§ 3º - O Estado apoiará a formação de recursos humanos nas áreas de ciência, pesquisa e tecnologia, e concederá aos que delas se ocupem meios e condições especiais de trabalho.

§ 4º - A lei apoiará e estimulará as empresas que invistam em pesquisa, criação de tecnologia adequada ao País, formação e aperfeiçoamento de seus recursos humanos e que pratiquem sistemas de remuneração que assegurem ao empregado, desvinculada do salário, participação nos ganhos econômicos resultantes da produtividade de seu trabalho.

Doutrinadores como Maurício Godinho Delgado (2010, p. 114) e Amauri Mascarro Nascimento (2007, p.79), enfatizam a importância que a carta magna deu aos sindicatos. O quanto se faz presente à força sindical, os acordos e convenções coletivas, derivados de uma visão da coletividade sobre determinado assunto, aspecto trabalhista.

Amauri Mascarro Nascimento (2007, p.79), descreve a quanto a referida Constituição deu importância aos sindicatos:

Um dos aspectos positivos foi o redimensionamento das relações entre os sindicatos e o Estado através da adoção de dois princípios básicos, a organização sindical e autonomia de administração dos sindicatos, o primeiro permitindo a livre criação dos sindicatos, sem a necessidade de prévia autorização do Estado, o segundo assegurando aos sindicatos liberdade para que possam praticar, segundo as próprias decisões, os atos de interesse interno com liberdade de administração, o que vai transferir da lei para os estatutos as questões que, como os órgãos da sua direção, as deliberações de assembléia, as eleições, não podem mais sofrer interferência do Estado.

No entanto, podemos dizer que os departamentos tiveram uma importância ímpar para que os sindicatos tivessem força na Constituição Federal.A Lei Maior faz suma importância ao Trabalho,sendo este,base de sobrevivência de qualquer indivíduo.

Desta forma, no Brasil a legislação que regula as relações de trabalho entre empregado e empregador,está inserida na Lei Maior,na Consolidação das leis do Trabalho(CLT),bem como em inúmeras outras leis.

**3. DO TRABALHADOR AVULSO**

#

# Segundo Cláudio Campara (2010, p 1) o trabalho avulso é aquele que sindicalizado ou não,presta serviços de natureza urbana ou rural,sem vínculo empregatício,com intermediação obrigatória do sindicato da categoria(fora da faixa portuária)ou do órgão gestor de mão de obra(na área portuária).

Sérgio Pinto Martins (2011, p. 168), faz referência para conceituar o trabalhador avulso, bem como cita exemplos:

Não é o trabalhador avulso portuário subordinado nem à pessoa a quem presta serviços, muito menos ao sindicato, que apenas arregimenta a mão de obra e paga os prestadores de serviços, de acordo com o valor recebido das empresas.

O avulso não presta serviços com pessoalidade, pois o trabalhador pode ser substituído por outra pessoa. Ao tomador não interessa normalmente que o serviço seja feito por determinada e específica pessoa, mais que o trabalho seja executado. Pouco importa quem irá fazer o trabalho. A relação é *intuito personae.*

O tomador paga ao sindicato ou OGMO um valor geral, que é rateado pelos segundos entre os trabalhadores que prestaram serviços. Não é o tomador que paga diretamente ao trabalhador avulso a sua remuneração. A remuneração é definida por tabelas estabelecidas pelo sindicato.

De acordo com os arts.18 e 19,da Lei nº 8.630,de 26-02-93, o trabalho realizado pelo órgão gestor de mão de obra,não significa que este possua vínculo empregatício com o trabalhador portuário avulso (Art. 20 da referida lei),desde que inexistam elementos contidos nos art. 2º e 3º da CLT.(MARTINS,p .168).

A autora Alice Monteiro de Barros (2006, p. 205), faz referência a leis e decretos para conceituar o trabalhador avulso. O Decreto nº 1.577 de 8 de abril de 1937,o qual apontava os trabalhadores avulsos como sócios de sindicatos que prestavam serviços temporários em trapiches (máquina que moía cana-de-açucar) e armazéns.

Ao passo que a indigitada autora desenvolve o conceito de trabalho avulso ma esfera previdenciária, com apoio no que concerne a Lei. 8.812 promulgada em 1991:

O trabalho avulso atualmente está respaldado pela Lei 12.023,promulgada pelo presidente Luiz Inácio da Silva,em 27 de agosto de 2009.Nela estão contidas importantes normas que norteiam e direcionam os trabalhadores avulsos,ou também os chamados de trabalhadores portuários avulsos,o que para o presente trabalho acadêmico significa a mesma coisa.(BARROS,2006,p.209).

Paulo Sérgio Basílio (2009, p.1), destaca a Instrução Normativa MSP/SRP nº 3,de julho de 2005 (DOU 15/07/2005), é a qual melhor representa as atividades do avulso tanto portuário quanto não- portuário. Por isso serão expostos os principais aspectos dentro do âmbito previdenciário:

Art.350. Considera-se:

I – trabalhador avulso é aquele o qual, sindicalizado ou não, presta serviços de natureza urbana ou rural, sem vínculo empregatício, a diversas empresas, entretanto sob intermediação obrigatória do sindicato da categoria ou,quando se tratar de atividade portuária,do OGMO;

II – trabalhador avulso não portuário, aquele que presta serviços de carga e descarga de mercadorias de qualquer natureza, inclusive carvão e minério, o amarrador de embarcação, o ensacador, o carregador, o prático, o guindasteiro, o classificador, o movimentador e o empacotador de mercadorias em portos, assim conceituados nas alíneas “b” a “j” do inciso VI do art.9º do RPS;

III – trabalhador avulso portuário, aquele que presta serviços diversos na área dos portos organizados e dentro de instalações portuárias de uso privativo, com intermediação obrigatória do OGMO, assim conceituados na alínea “a” do inciso VI do art.9º do RPS, podendo ser:

a) segurado trabalhador avulso quando, sem vínculo empregatício, registrado ou cadastrado no OGMO, em conformidade com a Lei nº 8.630, de 1993,presta serviços a diversos operadores portuários;

b) segurado empregado quando, registrado no OGMO, contratado com vínculo empregatício e a prazo indeterminado, na forma do parágrafo único do art. 26 da Lei nº 8.630, de 1993, é cedido a operador portuário;

O trecho acima foi extraído da obra “O trabalhador Avulso Urbano e Rural-Primeiras linhas sobre a Lei nº 12.023/2009”, cujo autor demonstra dentro do âmbito legal, o papel desenvolvido pelo trabalhador avulso portuário ou não.

3.1 CONCEITO E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TRABALHO PORTUÁRIO

Ao iniciar esse tópico, vale ressaltar que não existem registros históricos quanto ao surgimento do trabalho portuário. O transporte marítimo foi o primeiro meio de deslocação que o comércio possuiu para se desenvolver séculos atrás. Fala-se do transporte marítimo, vez que o trabalho portuário avulso advém dessa modalidade. Pode-se dizer que o trabalho portuário surgiu concomitantemente com a história do próprio trabalho humano.

Os portos foram muito importantes para o desenvolvimento de cidades importantes. Na antiguidade, se já havia portos, sem dúvidas já havia a força do trabalho humano.

Renomados doutrinadores como Cristiano Paixão e Ronaldo Curado Fleury (2008, p.17), demonstram como se dava a divisão de cidades na antiguidade, como por exemplo; a Mesopotâmia:

A estrutura desses primeiros agrupamentos urbanos era tripartite: (I) a cidade propriamente dita, cercada de muralhas, em que ficavam os principais locais de culto e as células dos futuros palácios reais; (II) uma espécie de subúrbio, extramuros, local em que se misturava residências e instalações para plantio e criação de animais; e (III) o porto fluvial,em que se praticava o comércio e que era utilizado como local de instalação dos estrangeiros,cuja admissão,em regra,era vedada nos muros da cidade.

Conforme o exemplo supracitado, o transporte realizado pelos portos era de suma importância, fazendo parte da criação da humanidade, uma vez que o surgimento da Mesopotâmia ocorreu aproximadamente 3100 e 2900 a.C.

Os portos, que hoje estão construídos em mais de 8.500 km de litoral no Brasil, possuem cunho comercial, porém são utilizados como meio de transporte, destacando-se também como uma enorme importância para o comércio exterior.

Importante destacar a participação dos portos para o desenvolvimento social e sustentação das civilizações antigas. Na Grécia, o porto era um meio de subsistência, uma questão econômica, social e comercial, uma vez que em suas terras com solo de fertilidade não se colhia alimentos saudáveis, assim o exercício do trabalho portuário era mais que necessário. Representava importante função de acolher aos navios que ali aportavam com mercadorias e alimentos.

Nota-se então,que em algum momento da história os próprios tripulantes do navio eram responsáveis pela carga e descarga dos navios.Com o passar dos anos,perceberam que era possível utilizar do trabalho dos habitantes que margeavam os portos para o desempenho de tais serviços,poupando assim,a tripulação de tal esforço.A partir desse fato,que se deu início a um trabalho que bem mais tarde seria reconhecido,legislado e organizado por um órgão.No entanto,até o ano de 1933 o Estado não intervinha na relação do trabalhador avulso.

No ano de 1808, Dom João VI, também conhecido como Dom João de Bragança, rei de Portugal,assinou o decreto,chamado de Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas.O referido decreto autorizava a abertura dos portos no Brasil.Esta representava o crescimento do comércio e de oportunidades,porém o decreto era apenas válido para as nações amigas de Portugal(Inglaterra e Estados Unidos),ou seja,os portos eram únicos e exclusivos para os povos portugueses,Ingleses e Americanos.

Esse decreto foi de suma importância no momento da sociedade após a Revolução Industrial, também se marcou o fim do Pacto Colonial, instrumento que obrigava a pratica de alfândegas em Portugal. Prática essa, abusiva do Pacto Colonial que não permitia que outras colônias vendessem mercadorias diretamente ao Brasil, ou seja, o Brasil era dependente de Portugal para comprar e vender mercadoria e matéria- prima.

Esse pacto teve fim,após a abertura dos portos.Após esse fato,o Brasil começou a se desenvolver e globalizar,estimulando e aumentando o fluxo na movimentação de pessoas e mercadorias.Demandando então,o aumento das oportunidades de trabalho nos portos.

O trabalho avulso é organizado pelo OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), que possui dentre suas responsabilidades o recolhimento da remuneração do trabalhador avulso. Por ser avulso, esse trabalhador poderá prestar serviço à diversas empresas ao mesmo tempo,sendo esta,uma das principais características da espécie trabalhista.

Essa prestação de serviço portuário pode ser realizada pelo trabalhador avulso, que se divide entre trabalhador avulso portuário cadastrado e trabalhadores avulsos portuários registrados, também conhecidos como trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Os trabalhadores portuários, tanto os avulsos, quanto os regidos pela CLT, possuem seis funções que foram estipuladas pela Lei 8.630 em seu art.8 (Ver anexo), Alice Monteiro de Barros (2006, p.528) conceitua:

a) **CAPATAZIA**: que consiste na movimentação de mercadoria nas instalações de uso público(recebimento,conferência,transporte interno,abertura de volumes para conferência aduaneira,manipulação,arrumação e entrega,bem como o carregamento e descarga de embarcações,quando efetuadas por aparelhamento portuário);

b)**ESTIVA**:que é a movimentação de mercadorias nos converses ou porões das embarcações principais ou auxiliares(quando realizados com equipamento de bordo,ou seja,quando só se utiliza equipamentos do navio e não do porto,acrescentamos);

c)**CONFERÊNCIA DE CARGA**:que é a contagem de volumes,anotações de suas características,procedência ou destino,verificação do estado das mercadorias e demais serviços correlatos nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

d)**CONSERTO DE CARGA**:que é o reparo e restauração das embalagens de mercadorias,nas operações de carregamento e descarga de embarcações,reembalagens,marcação,remarcação,carimbagem,etiquetas ,abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

e)**VIGILÂNCIA DE EMBARCAÇÕES**:que é a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo de embarcações atracadas ou fundeadas ao largo,bem como da movimentação de mercadorias nos portalós,rampas,porões,conveses,plataformas e outros locais da embarcação;

f)**BLOCO**:que é a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques,incluindo batimento de ferrugem,pintura,reparos de pequena monta e correlatos;

De acordo com Francisco Edivar Carvalho (2005,p .12):

A energia humana desprendida na realização dos serviços aplicados ás operações portuárias denomina-se trabalho portuário cuja cultura, características e especificidades o inserem em um contexto totalmente diverso daquele encontrado noutras atividades laborais, desaguando em conceituação legal específica e em jargões adstritos aos portos.

O trabalho portuário é realizado a bordo das embarcações e/ou em terra. As operações feitas nos porões e/ou conveses das embarcações utilizando equipamento de bordo são de competência dos trabalhadores de estiva. Já a movimentação de cargas nos costados dos navios, nos armazéns e nas instalações portuária utilizando equipamento portuário, em terra, são feitas pelos trabalhadores de capatazia.

O autor acima descreve sobre as duas importantes atividades portuárias, elencando-as ao conceito de trabalhador portuário.

**4. A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**

Criada em 25 de fevereiro de 1993, a Lei 8.630, também conhecida, como a Lei de Modernização dos Portos, foi sancionada pelo presidente Itamar Franco. Essa lei incumbiu a União a competência de explorar o porto organizado, de duas maneiras, mediante concessão ou diretamente. O legislador preocupou-se inclusive em direcionar nessa lei a maneira de como se daria a concessão, na forma de licitação de interessados em possuir o porto privado, mediante um contrato, onde este conterá as formalidades necessárias para a obtenção do porto e também direitos e deveres tanto do operador portuário, quanto do órgão que irá fiscalizar e conceder.

É de suma importância o conhecimento dessa lei, principalmente no que tange ao trabalhador avulso portuário.

A lei trata sobre a estação do transbordo de cargas, área que existe fora do porto destinada a operação das cargas,seja, elas indo ou vindo de alguma embarcação.

No capítulo III, dispensa a intervenção de um operador portuário quando a tripulação da embarcação juntamente com os mecanismos do porto,realizada a própria operação portuária.Entretanto,quando se faz necessária a utilização de mão de obra para a operação portuária a tripulação obrigatoriamente deve requisitar ao orgão gestor de mão de obra,conforme a própria lei disciplina e regula e então os trabalhadores avulsos portuários são convocados (CARVALHO, 2005, p. 37).

Para esta monografia o capítulo V da referida Lei é o mais importante, traz novidades sobre o trabalho avulso portuário. Em seu art. 26, mostra as atividades realizadas pelos trabalhos portuários, tanto os avulsos quanto os com vínculo empregatício a prazo indeterminado. Trabalhos como estiva, capatazia, conserto de carga,conferência de carga,bloco e vigilância de embarcações,já descritos nos tópicos anteriores dessa monografia.

O trabalhador Avulso portuário deve ser inscrito no OGMO, para ser contratado na forma de vínculo empregatício a prazo indeterminado registrado. Ressalva-se que nas atividades de capatazia e bloco, não se faz necessário essa formalidade.

Fica formalizado na Lei nº 8.630/93, que essa inscrição é feita pelo OGMO, através de prévia habilitação profissional onde será emitida após o treinamento em uma entidade indicada pelo órgão.

Em seu capítulo VIII, apresenta uma importante disposição, prevista no art. 45:

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Nota-se a importância de o legislador ter criado esse artigo, frisando que qualquer forma de trabalho no porto advém apenas dos trabalhadores avulsos ou contratados, através do OGMO.

O legislador deu ênfase a multifuncionalidade do trabalho que inclusive deverá constar em contratos, convenções e acordos coletivos, esse procedimento é válido para todas as atividades. A lei trata que, após cinco anos a partir da publicação da lei, o trabalhador deve alcançar essa multifuncionalidade.Informação prevista no art. 57:

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta Lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

O presidente Fernando Henrique Cardoso, em 17 de agosto de 1995,promulgou o decreto 1.596, que autorizava a realização de um levantamento dos trabalhadores portuários em atividades e outras providências.

Este levantamento tinha a finalidade apoiar e habilitar, através de treinamentos, os trabalhadores portuários. Buscava também, fornecer apoio monetário de forma a equilibrar socialmente a categoria, resultado de modernização e aumento da produtividade gerada nos portos. Para auxiliar nesse levantamento foram comissões locais e nacionais e contou também com o apoio do Grupo Executivo de Modernização dos Portos (GEMPO) criado em 27 de abril do mesmo ano, através do Decreto nº 1.467.

Em 29 de abril de 1996 o presidente Fernando Henrique Cardoso homologou o decreto nº 1.886, o qual tinha a função de regulamentar as disposições da Lei de Modernização dos Portos.

Esse referido decreto regula que a requisição de mão de obra do trabalho portuário avulso só poderá ser realizada através do OGMO, salvo disposto em contrato, acordo ou convenção coletiva. Para as concessionárias ou entidades exploradoras de portos marítimos que não cumprissem com esse decreto, seria aplicada penalidade cabível e revogação da concessão, e para o operador portuário, a revogação do ato administrativo, com essa sanção averiguou o quanto é importante à atuação do trabalhador portuário e do OGMO.

Nos arts. 4º e 5º do decreto acima supracitado, dizia que a partir de julho do mesmo ano, os trabalhadores avulsos portuários só seriam escalados se estivessem registrados ou cadastrados no OGMO (Orgão Gestor de Mão de Obra),mediante carteira de identificação expedida pelo mesmo.

A Lei 9.179, adotava a medida provisória nº 1.728-19 de 1998 e dispunha sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, inclusive instituía multas quando seus preceitos não fossem seguidos.

No entanto a mesma lei assegura aos TAP’s (trabalhadores portuários avulsos) cadastrados, o direito a complementar a escala diária da equipe de trabalho (terno) do quadro quando os trabalhadores portuários avulsos registrados não forem suficientes (PAIXÃO; FLEURY, 2008, p.31). Essa escala diária possui o sistema de rodízio, realizada pelo OGMO. A referida lei também estipula um intervalo mínimo de onze horas consecutivas entre duas jornadas, exceto aquelas situações registradas em acordo ou convenção. A jornada de trabalho é estipulada de acordo com a autoridade portuária e homologada pelo Conselho de Autoridade Portuária (PAIXÃO; FLEURY,2008, p.32).

Sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso, a Lei 12.023 de 27 de agosto de 2009, sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A referida lei conceitua o exercício de atividade do trabalhador avulso como sendo aquela movimentação de mercadorias em geral, inclusive a desenvolvida em áreas rurais, o que não será tratado aqui. A lei enfatiza também que essas atividades são de competência dos trabalhadores com vínculo empregatício e avulso.

Para finalizar este tópico, a instrução normativa da receita Federal do Brasil número 971, de 13 de novembro de 2009 dispõe sobre normas gerais de tributação previdenciária e de arrecadação das contribuições destinadas á Previdência Social e as destinadas a outras entidades ou fundações, administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

A Instrução Normativa RFB nº 971 de novembro de 2009, dispõe em seu art. 111º, equiparando o operador portuário e o OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) à empresa para fins de cumprimento de obrigações previdenciárias,porém,a regra é apenas no âmbito previdenciário.A inscrição do segurado trabalhador avulso portuário é efetuada pelo OGMO e cabe a ele a responsabilidade na preparação das folhas de pagamento,destacando-se que os trabalhadores portuários avulsos possuem direitos as cotas do salário família e também o recolhimento das contribuições devidas.

O OGMO por se equiparar a empresa na esfera previdenciária, fica sujeito as obrigações aplicáveis a ela no tocante a remuneração paga, devida ou creditada ao longo do mês aos segurados. As contribuições previdenciárias devidas ou creditadas ao trabalhador avulso portuário incidem sobre remuneração paga,como dito nos parágrafos acima,são devidas pelo operador portuário,porém a responsabilidade do recolhimento é do OGMO.Para isso,o operador portuário possui um prazo de 24 horas após a realização do serviço para repassar os valores ao OGMO.

Veremos no tópico a seguir,todas as funções inerentes ao OGMO e suas responsabilidades sobre os trabalhadores avulsos portuários,tema dessa pesquisa.

**5. BREVE HISTÓRICO DO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA**

Cristiano Paixão e Ronaldo Curado Fleury (2008, p. 26), o conceituam da seguinte forma:

É um órgão de finalidade pública, sem fins lucrativos (consoante o art. 25 da Lei 8.630/1993), que tem como objetivo primordial centralizar e administrar a prestação de serviços nos portos organizados no Brasil.O OGMO é um órgão gestor que concentra a admistração do trabalho portuário.

O OGMO foi criado através da Lei de Modernização dos Portos, a Lei nº 8.630 de 1993.Antes da referida lei o trabalho avulso era organizado pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), a qual regulava através de resoluções assuntos pertinentes do trabalho avulso portuário,estipulava a quantidade de trabalhadores,juntamente com os sindicatos,figurava também a PORTOBRAS (Empresa de Portos do Brasil S/A),os Conselhos,Superior e Regional, do Trabalho Marítimo e as Delegacias do Trabalho Marítimo.

Antes da Lei de Modernização dos Portos,quem regulava as atividades relacionadas aos trabalhadores avulsos portuários era a CLT,através dos seus artigos 254 a 292,que disciplinavam sobre a atividades como estiva e capatazia,assim revogados pela Lei 8.630/93.Vigorava também a Lei 4.860/65,que não foi totalmente revogada pela atual.

Existia ainda o decreto 59.832/66 o qual regulamentava o Decreto-lei 5/66,legislando sobre o sindicato,atribuía a estes poderes de constituir as equipes das operadores de carga e descarga mediante requisição dos trabalhadores.Obrigando os sindicatos de cada categoria a encaminhar mensalmente a Delegacia de Trabalho Marítimo o rodízio numérico dos trabalhadores,de forma que a delegacia fizesse o controle de frequência e posterior aplicação das penalidades,cancelamento de inscrição e suspensão do trabalhador,caso fosse verificado alguma irregularidade.

Através de resoluções, o SUNAMAN, regulamentava o trabalho avulso, em sua última regulamentação, a superintendência definia as chamadas fainas (tipo específico de movimentação de carga) e definia os serviços a serem realizados pelas categorias dos avulsos, ficando o valor da taxa de produção destes.

No ano de 1989,cabiam então as empresas a responsabilidade da requisição de trabalhadores avulsos junto aos sindicatos.Além de realizar os pagamentos desses trabalhadores,confeccionar folhas de pagamento,reter encargos previdenciários,o que gerava muitos conflitos na época por parte dos trabalhadores e sindicatos que acusavam o não recolhimento por parte das empresas.Hoje,todas estas funções são realizadas pelo Órgão Gestor de Mão de obra (OGMO).

Os sindicatos não foram totalmente extintos, perderem apenas funções,como por exemplo,prioridade sobre a mão de obra portuária.Vale ressaltar,que na época dos sindicatos,os custos eram altíssimos,alto número de trabalhadores desnecessários,razão esta,que acarretava no alto custo do serviço de forma abusiva.

A movimentação das cargas no cais público, nesta época,era da Companhia Docas,já existiam os serviços de capatazia e os estivadores.Para as atividades de movimentação as cargas realizadas em terra,a mão de obra era composta por próprias pessoas da companhia Docas,trabalhadores portuários e hoje conhecidos como trabalhadores avulsos cadastrados,à época,indivíduos sem vínculo empregatício com a administração do porto,chamados de força supletiva que atuavam no intermédio dos sindicatos.

Com a função de cadastrar os trabalhadores estivadores, de capatazia e os trabalhadores estivadores, e os trabalhadores de força supletiva, surge a Capitania dos Portos.

No que tange á prestação de trabalho, dava-se preferência na escalação aqueles trabalhadores sindicalizados, aquela época existia o sistema de rodízio. Nos dias de hoje não notamos muita diferença,haja vista que a preferência é dos trabalhadores portuários registrados e o sistema também é o de rodízio.

A Delegacia do Trabalho Marítimo tinha a função de fiscalizar e promover a disciplina entre os trabalhadores portuários, na falta dessa, o trabalhador era suspenso,podendo inclusive,ter a matrícula cassada.

Segundo Francisco Edivar Carvalho (2009, p. 6):

Quem regulamentava a forma de remuneração, a composição dos termos e as funções, disciplinando e harmonizando as atividades de estiva conferentes de carga e descarga, vigias portuários e demais trabalhadores avulsos nas operações de carga e descarga eram,até 1969,a Comissão de Marinha Mercante e, de 1969 até 1989,quando foi extinta,a Superintendência Nacional de Marinha Mercante mediante instruções técnicas denominadas “resoluções”.A fiscalização do cumprimento dessas normas e aplicação de sanções era de competência das DTM.

O referido autor ainda ressalta:

[...] diante da falta de um órgão que pudesse efetivamente tutelar pelos trabalhadores avulsos,muitos entes detiveram esse poder,de forma abusiva a altamente controlada pelo governo e pela administração dos portos,cabendo também aos sindicatos poderem plenos de diversas funções,ocorrendo por parte destes certa resistência quando foi criado o OGMO (CARVALHO, 2009,p. 7).

5.1. DO SURGIMENTO DO OGMO

Sancionada pelo presidente Itamar Franco,a Lei de Modernização dos Portos de número 8.630 de 25 de fevereiro de 1993,trouxe sua formação e deu competência ao Orgão Gestor de Mão de Obra- OGMO.Não existem dúvidas,quão fundamental foi esta lei para o mundo portuário,quanto para os trabalhadores portuários avulsos registrados ,cadastrado e com vínculo empregatício indeterminado.

A Lei 9.719 de 27 de novembro de 1998,promulgada pelo senador Antônio Carlos Magalhães, traz informações importantes,no que tange as responsabilidades do OGMO.

No artigo 8º ,IV,§ 2,a lei entendendo a necessidade do operador portuário de utilização de mão de obra complementar para a operação,diz que essa deve ser requisitada ao órgão gestor de mão de obra,percebe-se que o legislador não atribui essa requisição a ninguém,cabendo ao OGMO a responsabilidade de atender a essa requisição,tirando o poder dos sindicatos com relação a esta função.

O legislador visa privatizar a atividade portuária e consolidando a coordenação e integração das atividades na terra e nos navios,de modo a eliminar o controle social também.O legislador não trata do sindicato,na verdade ele esta presente apenas nas responsabilidade patronal da negociação nos acordos coletivos.

O anexo IV da lei de Modernização dos Portos define em seu art. 18,que os operadores portuários o dever de constituir em todos os portos organizados um órgão gestor de mão de obra de trabalho portuário,seguindo de suas finalidades.

O art. 20, do dispositivo citado, exclui a responsabilidade do OGMO tendo em vista um vínculo empregatício com o trabalhador portuário avulso,porém no artigo seguinte,dá a função de ceder ao operador portuário o trabalhador portuário avulso em caráter permanente

O OGMO detém certa limitação, uma vez que a lei trata de normas contidas em contrato, convenção coletiva e acordo coletivo de trabalho.

A partir do artigo 23 o legislador, tratou de constituir o OGMO, instituindo a presença de uma Comissão Paritária que visa solucionar litígios ocorridos da aplicação de normas descritas nos artigos 18,19 e 21,dando prioridade a arbitragem em caso de impasses,essa comissão é composta por igual números de trabalhadores portuários e operadores portuários. No art 24,um Conselho de Supervisão,que deverá ser composto por três membros titulares,um do bloco dos operadores portuários,um do bloco da classe dos trabalhadores portuário e um bloco dos usuários dos sérvios portuário.

Dentre muitas funções inerentes ao OGMO, a Lei, dá competência a deliberar sobre o estabelecimento de números de vagas,forma e periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso,baixar as normas de seleção e registro do trabalhador portuário avulso,fiscalizar a gestão dos diretores,examinarem a qualquer momento os livros e papéis do organismo,solicitar informações sobre os atos praticados pelos diretores e seus prepostos etc.

De acordo com a Lei 9.719 aprovada em novembro de 1998,o OGMO pode ser fiscalizado pelo Ministério do Trabalho e do INSS,e quando esses entes exigirem deverá mostrar a escala diária dos trabalhadores portuários avulsos,devendo estar organizada por operador portuário e navio,sendo o OGMO,o único responsável por esses dados.

**5.1.1 Das funções do OGMO**

Segundo a Lei de Modernização dos Portos o OGMO,possui a função de administrar o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário,registrar,manter o cadastro do trabalhador portuário avulso,promover o treinamento e habilitação profissional do trabalhador portuário,estabelecer o número de vagas,expedir documentação que identifique o trabalhador portuário,arrecadar,repassar aos respectivos beneficiários,os valores devidos pelos operadores portuários,relativo a remuneração do trabalhador e também o recolhimento de encargos fiscais,sociais e previdenciárias,funções estas,elencadas no art .18.

Estatui ainda em seu art. 19, que cabe ao OGMO aplicar as normas disciplinares,previstas em lei,contrato ou acordo coletivo de trabalho.Em caso em que existir transgressão disciplinar ou as penalidades de repreensão verbal ou escrita,suspensão do registro de dez a trinta dias e cancelamento do registro.

É também função do OGMO promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalho portuário,promover programas de realocação,de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria,arrecadar,repassar completamente as contribuições destinadas a incentivar o cancelamento de registro e aposentadoria voluntária,arrecadar as contribuições,destinadas ao sustento do OGMO,zelar pelas normas de saúde,higiene e segurança do trabalho portuário avulso,elaborar proposta que melhore a operação portuária de forma a valorar socialmente,economicamente,promovendo de uma forma geral,o desenvolvimento do porto.

O OGMO não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros,cabendo aos trabalhadores a responsabilidade pelos seus atos,uma vez que a lei regula claramente que não existe vínculo empregatício.Todavia responde solidariamente com os operadores portuários a remuneração devida ao TPA,podendo exigir deles previa garantia de pagamento.

Segundo a Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1988,é também função inerente ao OGMO,disciplinar que o operador portuário deverá recolher junto a ele os valores pelos serviços executados,no que tange a remuneração por navio,décimo terceiro salário,férias,FGTS(Fundo de Garantia do Tempo de Serviço),encargos fiscais e previdenciários,função que trazida também pela instrução normativa 971 de 2009 da Receita Federal do Brasil,com o prazo de 24 horas após a realização completa do serviço,uma vez que cabe ao OGMO destes benefícios diretamente aos TAP’s em 48 horas após a prestação do serviço.

**5.1.2 Das responsabilidades do OGMO**

Muito se confunde as responsabilidades do OGMO com sua função. De fato, as responsabilidades correspondem às obrigações do OGMO,ás quais se não forem cumpridas ou mal realizadas podem acarretar em multas e processos para o órgão tanto por parte dos trabalhadores,quanto aos portuários.Suas atribuições estão elencadas entre os arts. 18 e 22 da Lei 8.630/93,citados anteriormente nesta pesquisa.

É de sua responsabilidade também a aplicação de normas disciplinares,quando couber,previstas tanto em lei, quanto em contrato.Abrangem desde simples advertência verbal até a suspensão e cancelamento do cadastro,destituindo o trabalhador portuário avulso de sua função.

Além de seu encargo a responsabilidade pela exatidão dos dados cadastrais dos trabalhadores portuários lançados nas listas diárias do terno,de forma que tanto o trabalhador registrado,quando cadastrado possua direito e oportunidade de trabalho,conforme legislado na lei 9.719/98,em seu art. 7º,parágrafo único.

São responsáveis também pelo treinamento e habilitação profissional,de forma à torná-lo apto a exercer as atividades portuárias,arrecadar e passar além dos salários,os encargos fiscais e previdenciários perante a instrução normativa 31/2000 que traz explicitamente o seu papel.

Portanto,o OGMO não se responsabiliza por prejuízos causados pelo trabalhador avulso portuário aos tomadores de serviços e até mesmo terceiros,apesar de responder solidariamente com os operadores portuários,por eventuais débitos relativos aos trabalhadores,frisando por fim que não ocorre vínculo empregatício entre o trabalhador avulso portuário e o OGMO.

**6. DA MEDIDA PROVISÓRIA DOS PORTOS DE DEZEMBRO DE 2012**

A presente Medida provisória surgiu na intenção de ampliar e modernizar os portos brasileiros.Tornando assim os portos mais competitivos,no que tange aos investimentos,dessa maneira reduziria os custos dos portos brasileiros aumentando a competitividade do setor.

Segundo o site g1 da globo.com:

“Na intenção de ampliar investimentos e modernizar o setor no país,a medida provisória,conhecida como MP dos Portos,foi sancionada pela presidenta Dilma Rousseff,estabelecendo novos critérios para exploração e arrendamento,para iniciativa privada de terminais de movimentação de carga em portos públicos.Além disso as novas regras facilitam a instalação de novos portos privados.”

Na Lei de Modernização dos Portos de 1993,ganhava a licitação a empresa que maior pagar pela outorga,ou seja(Concessão do serviço portuário).Com a nova redação da medida provisória começa a valer o critério de maior eficiência com menor tarifa,maior movimentação de carga,pelo menor preço por tonelada.

De acordo com a nova redação da medida provisória,em cada porto organizado,em cada porto organizado deverá ser constituído por um Orgão Gestor de Mão de Obra,mantendo assim seu papel de administrar os trabalhadores portuários avulsos,mantendo o cadastro,dando treinamento,assim como vimos no decorrer deste trabalho acadêmico.Entretanto o Orgão Gestor de Mão de Obra,ainda não será responsável pelos prejuízos causados aos tomadores de serviço pelos trabalhadores portuários avulsos.(Art . 32 da Lei 12.815 de 2013).

Cumpri-nos ressaltar,que as funções inerentes ao trabalho portuário continuaram expressos na lei e são as mesmas;capatazia,estiva,bloco,conferência de carga,conserto de carga,conferência de carga,vigia das embarcações,nos portos organizados será efetuado pelos trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

**7. CONCLUSÃO**

Ao longo dos anos as relações do trabalho evoluíram,assim como a sociedade,passando desde o regime de escravidão, onde o trabalhador era considerado um objeto ou uma mercadoria de troca, sem desejos, anseios,até a relação atual do trabalhador assalariado com direitos e deveres reconhecidos por uma legislação.

Neste contexto, encontra-se o trabalhador avulso, sendo ele portuário ou não,este não possui vínculo empregatício e devido a isso são atribuídos direitos trabalhistas diferenciados,em relação aos que o possuem,discordando assim da constituição. O aprofundamento deste tema foi importante uma vez que,é um tema pouco conhecido fora da atividade portuária.Podemos então,compreender e conhecer todas as responsabilidades inerentes ao OGMO que procura defender essa classe de trabalhadores,procurando fazer reivindicações para garantir melhores condições de serviço e melhoria nos ambientes de trabalho etc.

Contudo,no final do ano de 2012,foi elaborada a MP(Medida Provisória),conhecida como Medida Provisória dos portos,e também Lei nº 12.815 de junho de 2013,que foi criada para estabelecer novas regras para as concessões e autorizaçoes de portos públicos e terminais privados,com o intuito de tornar os portos mais competitivos,como foi visto no decorrer desta obra.

Com isso,enquanto o governo afirma que vai haver a modernização dos portos,atraindo assim mais investimento,noutro lado os sindicatos dos trabalhadores avulsos dizem que haverá redução de trabalho.Conhecendo a realidade dos Portos brasileiros,percebemos que torna-se desleal os Portos públicos terem que concorrer diretamente com os Portos privados.

O OGMO possui responsabilidade social para com os trabalhadores portuários avulsos,por isso,é sua função lutar para os direitos destes profissionais sejam alcançados e respeitados além de caber às mesmas reinvidicações por melhorias no ambiente e nas condições do trabalho.Um dos grandes problemas é a falta de propostas aos trabalhadores portuários avulsos.

**8. REFERÊNCIAS**

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho. 2. ed.** São Paulo: LTr, 2006.

\_\_\_\_\_\_\_\_. **Cuso de Direito do Trabalho. 5. ed.** São Paulo:LTr, 2009.

BRASIL. **LEI nº 12.815/2013.** Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>>. Acesso em: 01 Dez 13.

BRASIL.**Constituição Federal**:Senado Federal,1988.

BRASIL.**VadeMecum.** Obra coletiva de autoria da editora Saraiva, com colaboração de Luiz Roberto Curia, Livia Cespedes e Juliana Nicolleti.13.ed.Atual.amp. São Paulo: Saraiva, 2012.

BASÍLIO,Paulo Sérgio. **O trabalhador avulso urbano e rural-primeiras linhas sobre a Lei nº 12.023/2009.** Disponível em: <https:/www.fiscolex.com.br>. Acesso em 25 nov 2014.

CAMINO,Carmem.**Direito Individual do Trabalho 4.ed.**Porto Alegre: Síntese, 2004.

CARVALHO, [Francisco Edivar](http://jus.com.br/381711-francisco-edivar-carvalho/artigos). **Trabalhadores portuários avulsos e órgão gestor de mão-de-obra. Publicado em 07/2004. Elaborado em 05/2004.** Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/5434/trabalhadores-portuarios-avulsos-e-orgao-gestor-de-mao-de-obra>>. Acesso em: 30 nov 2013.

\_\_\_\_\_\_\_\_.**Trabalho Portuário avulso;antes e depois da lei de modernização dos portos.** São Paulo:LTr, 2005.

DE MASI, Domenico**. O futuro do Trabalho.** Brasília: Unb, 1999, p. 170.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho. 6. ed.** São Paulo: LTr, 2007.

\_\_\_\_\_\_\_\_. **Curso de Direito do Trabalho. 8. ed.** São Paulo: LTr, 2009.

\_\_\_\_\_\_\_\_.**Curso de Direito do Trabalho.9 ed.**São Paulo: LTr, 2010.

\_\_\_\_\_\_\_\_.**Curso de Direito do Trabalho.4 ed.**São Paulo: LTr; 2005.

FERRARI,Irany; NASCIMENTO. Amauri Mascaro; MARTINS FILHO.Ives Gandra da Silva. **História do Trabalho,do Direito do Trabalho e da justiça do Trabalho.2.ed.** São Paulo:Ltr, 2002.

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de Direito do Trabalho.** Método, 2007.

G1. Brasília. **Entenda a Lei dos Portos.** Disponivel em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/04/entenda-mp-dos-portos.html>>. Acesso em: 30 nov 2013.

GONÇALVES. Antônio Fabrício de Matos. **Flexibilização trabalhista.** Belo Horizonte: Mandamentos, 2004

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do Trabalho. 28. ed.** São Paulo: Atlas, 2012.

\_\_\_\_\_\_\_\_.**Direito do Trabalho.25.ed.** São Paulo: Atlas, 2009.

\_\_\_\_\_\_\_\_.**Direito do Trabalho.25.ed.** São Paulo: Atlas, 2011.

\_\_\_\_\_\_\_\_.**Direito do Trabalho. 23. ed.** São Paulo: Atlas, 2007.

MARQUES. Fabíula; ABUD, Cláudia José.**Direito do Trabalho.3 ed**.São Paulo; Atlas, 2007

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao Direito do Trabalho. 30. ed.** LTr, 2004.

OLIVEIRA, Carlos Roberto. **História do Trabalho.** São Paulo: Atlas, 2001.

PAIXÃO,Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado.**Trabalho portuário:a modernização dos Portos e as relações de trabalho no Brasil.ed.** São Paulo; Método, 2008.

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

<Planalto.gov.br/ccivil\_03/\_ato2011\_2014/MPv595.html>. Acesso em 25 nov 2014.

<www.ogmo.com.br/institucional/atividadeportuáriafrm.aspx>. Acesso em 25 nov 2014.

<www.infoescola.com/historia/revolucao-industrial/>. Acesso em 25 nov 2014.