

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. Julio Lopes)

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre a contratação de trabalhador com vínculo empregatício a prazo indeterminado por titulares de instalações portuárias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a 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.”) para dispor a respeito da contratação de trabalhadores a prazo indeterminado por titulares de instalações portuárias.

Art. 2º A Lei nº 12.815, de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – Inclua-se o §3º ao art. 40, renumerando-se os demais:

“Art.
40.
.....

§3º Caso, no prazo total de 60 dias, não sobrevenha trabalhador avulso interessado ou apto para a contratação com vínculo empregatício a que se refere o § 2º, o operador portuário, que desempenha suas funções dentro do porto organizado, poderá contratar trabalhadores avulsos não registrados.

II – Inclua-se o parágrafo único ao art. 44, que passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.
44.
.....

Parágrafo único. Caso exerça a faculdade a que se refere o caput, o autorizatário poderá:

I - livremente, contratar a vínculo trabalhadores, de qualquer categoria profissional, sejam eles registrados ou não junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra.

II - requisitar mão de obra avulsa, sem incorrer na obrigação de constituir o Órgão Gestor de Mão de Obra.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq¹, os portos brasileiros movimentaram cerca de 95% das cargas importadas e 98,6% das cargas exportadas pelo país em toneladas, com movimentação total 1,151 bilhão de toneladas em 2020. Isso representa um acréscimo de 4,2% de movimentação em relação à 2019, apesar da crise mundial instaurada, e cerca de 15% do PIB brasileiro.

A expressiva participação do setor no comércio se deve, principalmente, aos massivos investimentos feitos em portos organizados e terminais privados, que apresentaram crescimento de 31,6% e 39,9% nos últimos 10 anos (2010-2020) respectivamente. O setor portuário conta com uma carteira de mais de R\$ 36 bilhões em investimentos em terminais portuários privados e arrendados nos últimos 6 anos, de acordo com informações levantadas pelo Tribunal de Contas da União².

A demanda crescente por investimentos vem acompanhada pela demanda crescente por mão de obra especializada, sendo absolutamente essencial fomentar (i.) para os operadores portuários, a contratação de trabalhadores qualificados e, na ausência de trabalhadores interessados e/ou qualificados dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados, deve ser possível a contratação de trabalhador não registrado para que o regime do art. 40, §2º, que dispõe sobre a exclusividade de contratação de trabalhadores registrados, não acabe engessando o desenvolvimento das operações portuárias e o avanço do setor, e (ii.) para os terminais de uso privado, a livre contratação de trabalhadores portuários qualificados, sejam esses trabalhadores registrados ou não, não sendo imposta aos autorizatários qualquer obrigação de constituir o Órgão Gestor de Mão de Obra, mesmo que venham a requisitar mão de obra avulsa desse órgão.

Para os operadores portuários, a Lei 12.815/2013 dispôs sobre um regime de exclusividade de contratação de trabalhadores registrados quando há necessidade de contratação com vínculo empregatício por prazo indeterminado. No entanto, esse formato de contratação é mais restritivo do que o previsto na Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, que prevê tão somente a preferência de contratação (e não a exclusividade). No caso, dados da Federação Nacional dos Operadores Portuários (FENOP) indicam que o índice de recusa para vagas oferecidas aos trabalhadores avulsos registrados alcança 80% quando se procura contratação com vínculo de emprego³.

Esses pontos demonstram que a exclusividade de contratação merece ser ressaltada nos casos em que o operador portuário abre seleção para contratação por tempo indeterminado e não há trabalhador registrado interessado ou qualificado para a vaga. Nessas hipóteses, cabe a contratação de trabalhador não registrado com

1 Anuário Estatístico Aquaviário 2020, disponível em: <
[http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/28147?
guid=4271980643a3499a2ad8&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2flistar%3fguid%3d4271980643a3499a2ad8%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d28147%2328147&i=17](http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/28147?guid=4271980643a3499a2ad8&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2flistar%3fguid%3d4271980643a3499a2ad8%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d28147%2328147&i=17)>

2 Disponível em: < <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/2253420199.PROC/%2520/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/1/%2520>>

3 PROCESSO Nº TST-DC-1000360-97.2017.5.00.0000



o objetivo de garantir a continuidade das operações e o atendimento da demanda, sendo desarrazoado obrigar que o operador fique sem a contratação ou contrate trabalhador não qualificado para a vaga.

Vale ressaltar que obrigar a contratação de trabalhador sem a devida qualificação impõe risco ao trabalhador e às próprias operações portuárias, que precisam seguir rigorosos critérios de contratação pela própria atividade, que envolve comércio internacional de cargas e passageiros, equipamentos de última geração e até mesmo cargas perigosas. Portanto, em caso de ausência de interessados ou qualificados, deve ser possível a contratação com vínculo de trabalhador não registrado pelo operador portuário que atua dentro do porto organizado.

Já para os terminais portuários privados, o regime de contratação exclusiva não é aplicável conforme previsto no art. 44 da Lei 12.815/2013, que expressamente determinou a livre contratação para essas instalações. Ainda assim, cabe detalhar que a livre contratação é exercida quando (i.) o terminal privado livremente contratar a vínculo trabalhadores, de qualquer categoria profissional, sejam eles registrados ou não junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra, e (ii.) o terminal privado requisitar mão de obra avulsa, sem incorrer na obrigação de constituir o Órgão Gestor de Mão de Obra.

Essas propostas pacificam a ausência de obrigação legal de terminais privados constituírem o Órgão Gestor de Mão de Obra, já que o fato gerador para a obrigação de constituir o OGMO não é a requisição de mão de obra e sim a qualidade de operador portuário dentro do porto organizado, conforme art. 32 da Lei 12.815/2013, condição inaplicável para o autorizatário.

Pelo exposto, o projeto apresenta medidas que, a um só tempo, irão propiciar aumento da segurança jurídica nas contratações portuárias e incentivos às operações pelos terminais, favorecendo expansão, modernização e melhorias dos serviços, com impacto positivo direto para o comércio brasileiro. Esperamos contar com o apoio dos demais membros da Casa no firme compromisso de garantir no país o desenvolvimento da logística.

Sala das Sessões, em de de 2021.

JULIO LOPES
DEPUTADO FEDERAL
PROGRESSISTAS/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219136993700>

