



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**CENTRO TECNOLÓGICO**  
**DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**  
**Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária**

**“SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO: A busca  
de diretrizes nacionais para os portos brasileiros”**

**AUTORA: MARIA CRISTINA DUTRA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal de Santa Catarina como requisito para obtenção do título de Especialista em Engenharia e Gestão Portuária

Orientador: Prof. Rodrigo More, Dr.

**Florianópolis/SC**  
**Novembro de 2013**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**CENTRO TECNOLÓGICO**  
**DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**  
**Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária**

**“SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO: A busca  
de diretrizes nacionais para os portos brasileiros”**

**AUTORA: Maria Cristina Dutra**

O trabalho foi julgado adequado para a obtenção do título de Especialista em Engenharia e Gestão Portuária e aprovado em sua forma final pelo Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal de Santa Catarina.

Prof. Jucilei Cordini, Dr.  
Coordenador do Curso

Prof. Rodrigo More, Dr.  
Orientador

Banca Examinadora:

Prof. Gilberto Barreto  
UFSC/SEP/PR

Prof. Jucilei Cordini  
UFSC

## RESUMO

O aumento da população e o incremento do comércio entre nações demandam o aumento e a modernização dos portos, de modo a dar vazão às mercadorias. No Brasil não é diferente. Os portos podem ser considerados como espelho do desenvolvimento do país. Contudo, há poucas informações sobre as condições de saúde dos trabalhadores portuários. Visando a estudar as peculiaridades e riscos do trabalho portuário, foi realizado Acordo de Cooperação Técnica sobre Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário, celebrado entre a Secretaria de Portos da Presidência da República e o Ministério da Saúde. Tal acordo tem por objeto o estabelecimento da articulação das ações interinstitucionais, incluindo um sistema de consulta e troca de informações recíprocas, comuns ou não, entre os dois órgãos, dentro de suas competências e atribuições institucionais. Visa, portanto, a correção das atuais inconformidades observadas sobre a ocorrência de adoecimentos e outros eventos correlatos, bem como o efetivo cumprimento dos instrumentos normatizadores por parte dos segmentos que compõem a cadeia de produção do setor portuário. A escolha do tema se justifica ainda pela grande massa de trabalhadores portuários que, devido à carência de informações, está exposta a uma série de riscos ligados ao trabalho, sem a respectiva atenção por parte das autoridades responsáveis.

**Palavras chave:** Saúde do trabalhador. Segurança no trabalho. Atividade portuária. Políticas públicas.

## ABSTRACT

The increase in population and the increase of trade between nations demand increase and modernization of ports, in order to give vent to the goods. In Brazil is no different. The ports are considered as a mirror of the development. However, there is little information on the health of port workers. In order to study the peculiarities and risks of port work was done Technical Cooperation Agreement on Health and Safety Port, between the Ports Secretariat of the Presidency and the Ministry of Health This agreement has as its object the establishment of joint institutional actions, including a system of consultation and exchange of information, mutual common or not, between the two bodies, within their competences and institutional functions. Therefore aims to correct the current unconformities observed on the occurrence of illnesses and other related events, as well as the effective implementation of standard-setting instruments by the segments that make up the production chain of the port sector. The theme still justified by the great mass of dockers that due to lack of information, is willing to a number of risks related to work, without their attention from the authorities.

**Keywords:** Health worker. Safety at work. Port activity. Public policies.

## DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho a minha mãe Lady  
Dutra, exemplo na minha vida, e ao meu filho  
Juliano, base da minha vida.*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a **Deus**, por mais esta conquista.

### **Pela Oportunidade, Agradeço:**

A Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, e

A Secretaria de Portos da Presidência da República –SEP/PR

Um agradecimento Especial ao:

**Diretor do DRMP/SEP/PR, Antonio Mauricio Ferreira Netto**, pela sua atitude sempre visionária, o que possibilitou a assinatura deste ACT, bem como o desenvolvimento de tantas outras ações com vistas à Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário, pela amizade, pelo incentivo, por fim, pela experiência transmitida durante o desenvolvimento deste trabalho que está apenas no início, muito obrigada!

Agradeço ao meu orientador **Prof. Dr. Rodrigo More**, pela brilhante orientação teórica.

Ao **Grupo de Trabalho** sobre Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário, companheiros nesta caminhada: Francisco Norberto Moreira da Silva (Ministério da Saúde - CGSAT), Luciana Cristina Grisoto (Ministério da Saúde - CGSAT), Alberto Costa (Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR), Flávia Gonzaga Serafim (Ministério da Saúde - CGVAM), Olga Rios (Ministério da Saúde - CGSAT), Luciana Amorim (Ministério da Saúde - CGSAT), Maria de Fátima Ferreira Queiróz (Universidade Federal de São Paulo - UNIFESP Campus Baixada Santista), Maria Luiza Almeida Gusmão (Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ), *Itacir Coelho* (Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ) Renata Freitas (Ministério da Previdência Social - MPS), Josierton Cruz Bezerra (Instituto Nacional do Seguro Social), Viviane Boque Correa da Alcantara (Instituto Nacional do Seguro Social), Cássio Nascimento Marques (Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA), Guanito Alves Prado Filho (Companhia Docas do estado de São Paulo - CODESP), Adilson de Toledo Souza (Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO/SANTOS), Bruno Iugheti (Cia Docas do Ceará), Ana Paula Viveiros (Serviço de Vigilância e Referência em Saúde do Trabalhador) SEVREST/Santos, Elisette M. da A. Rodrigues (Centro de Análise de Sistemas Navais - CASNAV).

Ao **Diretor do DSIP/SEP/PR, Luiz Claudio Montenegro**, em sua percepção que a educação é a forma mais apropriada de transformação, teve a iniciativa desta parceria com a UFSC, o que me propiciou a realização deste Curso de Especialização.

A Pedagoga, **Milva Capanema**, por sua paciência e sabedoria para lidar com os conflitos e divergência da turma.

*“A história das nações é escrita com o trabalho de seus filhos, com a riqueza do seu solo e com o movimento dos seus portos.”*

**Sérgio Matte**  
(primeiro presidente da  
Companhia Docas do Estado de São Paulo)



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

Abratec - Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público  
ACT - Acordo de Cooperação Técnica  
Antaq - Agência Nacional de Transporte Aquaviário  
ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária  
ANS - Agência Nacional de Saúde Complementar  
AP - Autoridade Portuária  
ASO - Atestado de Saúde Ocupacional  
CASNAV - Centro de Análise de Sistemas Navais da Marinha do Brasil  
CAT - Comunicação de Acidente do Trabalho  
CENEP - Centro de Excelência Portuária do Porto de Santos  
CEREST - Centro de Referência de Saúde do Trabalhador  
CF - Constituição Federal  
CGSAT - Coordenação Geral Saúde do Trabalhador  
CGVAM - Coordenação Geral Vigilância Ambiental  
CIPA - Comissão Interna de Prevenção de Acidentes  
CNPAT - Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes do Trabalho  
CNT - Confederação Nacional de Transportes  
CVT – Centro Vocacional Tecnológico - Fortaleza  
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte  
DNPN - Departamento Nacional de Portos e Navegação  
DNPRC - Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais  
DNPVN - Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis  
DRMP - Departamento de Revitalização e Modernização Portuária  
EPI - Equipamento de Proteção Individual  
ESPPII -Emergência Saúde Pública de Importância Internacional  
Fundacentro - Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança  
Gempo - Grupo Executivo para a Modernização dos Portos  
INSS - Instituto Nacional do Seguro Social  
MPS - Ministério da Previdência Social  
MS - Ministério da Saúde  
MTE - Ministério do Trabalho e Emprego

NR - Norma Regulamentadora  
OGMO - Órgão Gestor de mão de obra  
OIT - Organização Internacional do Trabalho  
OMS - Organização Mundial da Saúde  
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento  
PIL - Programa de Investimentos em Logística  
Pimop - Programa Integrado de Modernização Portuária  
PND - Plano Nacional de Desenvolvimento  
PNDPH - Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária  
POP - Procedimentos Operacionais Padrão  
Portobrás - Empresa de Portos do Brasil  
PR - Presidência da República  
PSP - Porto Sem Papel  
RSI -Regulamento Sanitário Internacional  
SEP - Secretaria Especial de Portos  
SEP/PR - Secretaria de Portos da Presidência da República  
SEVREST - Serviço de Vigilância e Referência em Saúde do Trabalhador  
SINAN - Sistema de Informação de Agravos de Notificação  
SPN - Sistema Portuário Nacional  
SUS - Sistema Único de Saúde  
TUP - Terminal de Uso Privado  
UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Carta Régia de abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal .....	60
Figura 2 - Imagem do Porto de Santos em 1880 .....	61
Figura 3 - Imagem da Ponta D`Areia em 1856. ....	62
Figura 4 - Porteiner do Porto de Itapoá .....	68
Figura 5 - Porto de Vitória.....	72
Figura 6 - Localização dos portos públicos brasileiros .....	81
Figura 7 - Localização dos terminais de uso privativo brasileiros .....	81
Figura 8 - Trabalhador da capatazia do Porto de Fortaleza.....	18
Figura 9 - Trabalhadores da capatazia do Porto de Vitória .....	19
Figura 10 - Trabalhadores da estiva do Porto de Fortaleza .....	21
Figura 11 - Trabalhadores da estiva do Porto de Santos .....	21
Figura 12 - Trabalhadores do bloco do Porto de Santos.....	24
Figura 13 - Trabalhadores do bloco do Porto de Santos.....	25
Figura 14 - Trabalhador do bloco do Porto de Salvador .....	25
Figura 15 - Trabalhadores do bloco do Porto de Vitória.....	26
Figura 16 - Porto de Ilhéus .....	34
Figura 17 - Porto de Santos .....	34
Figura 18 - Porto de Fortaleza .....	35
Figura 19 - Trabalhador do Capatazia .....	36
Figura 20 - Reunião de Avaliação - Grupo de Trabalho - Brasília.....	39
Figura 21 - 2ª Oficina sobre Saúde e Segurança do trabalhador Porto de Santos .....	41
Figura 22 - Oficina Sobre Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário .....	41

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Entidades federais envolvidas no grupo de trabalho .....	40
Quadro 2 - Entidades locais envolvidas no grupo de trabalho .....	40
Quadro 3 - Eixos.....	43
Quadro 4 - Próximas ações.....	52
Quadro 5 - Matriz consolidada .....	83

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>2 TRABALHO PORTUÁRIO .....</b>	<b>16</b>
<b>2.1 Operação portuária e trabalho portuário .....</b>	<b>16</b>
<b>2.2 Classificação do trabalho portuário.....</b>	<b>17</b>
2.2.1 Capatazia .....	17
2.2.2 Estiva .....	19
2.2.3 Conferência de carga e descarga .....	22
2.2.4 Conserto de carga .....	23
2.2.5 Vigilância das embarcações.....	23
2.2.6 Bloco .....	24
<b>2.3 Instituições vinculadas ao trabalho portuário .....</b>	<b>26</b>
2.3.1 Operador portuário .....	26
2.3.2 Órgão gestor de mão de obra.....	28
<b>2.4 Tipos de vínculo empregatício .....</b>	<b>28</b>
2.4.1 Avulso.....	29
2.4.2 Registrado.....	30
2.4.3 Cadastrado .....	31
<b>2.5 Inovações da Lei n. 12.815/2013 .....</b>	<b>31</b>
<b>2.6 Saúde do trabalhador portuário .....</b>	<b>33</b>
<b>3 METODOLOGIA.....</b>	<b>37</b>
<b>3.1 Acordo de Cooperação Técnica entre o Ministério da Saúde e a Secretaria de Portos da Presidência da República.....</b>	<b>37</b>
<b>3.2 Etapas de desenvolvimento do trabalho .....</b>	<b>37</b>
3.2.1 Primeira etapa .....	37
3.2.2 Segunda etapa .....	38
<b>3.3 Grupo de trabalho .....</b>	<b>38</b>
<b>3.4 Oficinas sobre a saúde e a segurança do trabalhador portuário .....</b>	<b>40</b>
<b>3.5 Visitas técnicas .....</b>	<b>42</b>
<b>3.6 Monitoramento .....</b>	<b>42</b>
<b>4 MINERAÇÃO (APRESENTAÇÃO) DOS DADOS.....</b>	<b>44</b>
<b>4.1 Aposentadoria Especial - Um capítulo a parte .....</b>	<b>46</b>
<b>4.2 Sistema de Informação.....</b>	<b>47</b>
<b>4.3 Resultados parciais .....</b>	<b>48</b>
<b>4.4 Resultados esperados.....</b>	<b>50</b>
4.4.1 Novas etapas .....	50
4.4.2 Inclusão dos Centros de Referências em Saúde do Trabalhador no Processo do Acordo51	
4.4.3 Agenda de Compromissos .....	51
4.4.4 Considerações finais .....	51

<b>7 CONCLUSÃO.....</b>	<b>53</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>54</b>
<b>APÊNDICE A - PORTOS.....</b>	<b>82</b>
<b>APÊNDICE B - MATRIZ CONSOLIDADA .....</b>	<b>84</b>
<b>ANEXO A - ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA N. 11 .....</b>	<b>87</b>
<b>ANEXO B - AGENDA SAÚDE DO TRABALHADOR .....</b>	<b>91</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A história dos portos brasileiros remonta à época do Brasil Colônia. Com uma costa de mais oito mil quilômetros, o País possui hoje 35 portos organizados, que movimentam todos os tipos de cargas e são o principal meio de entrada e saída do comércio internacional.

A legislação portuária, por sua vez, oscilou entre permitir a exploração da atividade por particulares e o monopólio estatal. Fato este que, segundo especialistas, contribuiu para a pouca eficiência dos portos no recebimento e no embarque das mercadorias. Os portos brasileiros foram muitas vezes considerados um “gargalo” que dificultaram o comércio internacional.

A preocupação com a modernização dos portos é matéria constante na agenda de todos os extratos sociais. Desde o governo, pela necessidade de incremento ao comércio internacional; passando pelos empresários, devido ao interesse no escoamento da produção e na agilidade das trocas entre as nações; chegando à própria sociedade, que tem na instalação e no funcionamento dos portos fonte de desenvolvimento das cidades; e, por último, mas não menos importante, os trabalhadores portuários, submetidos a estressantes condições de trabalho.

Os trabalhadores em atividade portuária tem na relação com o trabalho uma característica peculiar que está ligada a forma como o trabalho no Porto é considerado. A atividade no Porto é dependente do embarque ou desembarque de navios de acordo com a carga que este transporta, da chegada de determinado navio, da forma de contratação de mão de obra, do histórico de lutas dos portuários através de seus sindicatos, enfim um espectro amplo e complexo que se fazem necessário ao desenvolvimento do país no nível nacional e internacional. Por sua modalidade de trabalho, assim como outros trabalhadores as têm em seus respectivos ramos de atividades, os trabalhadores em atividade portuária estão submetidos a fatores determinantes de agravos à sua saúde e são afetados por situações que se relacionam às suas condições de trabalho, ao tipo de carga com que trabalham, ao tipo de papel social determinado por sua história, etc.

As peculiaridades do trabalho portuário apresentam fatores determinantes de agravos à saúde e à segurança. Os trabalhadores portuários ainda afetados por situações que se relacionam ao tipo de carga com que trabalham, bem como ao tipo de papel social determinado por sua história. Contudo, ainda são escassos os estudos nesta seara, podendo-se afirmar que se desconhecem as condições de saúde desse grande contingente de trabalhadores.

A preocupação com a atividade portuária se mostra presente nas resoluções da 3ª Conferência Nacional de Saúde do Trabalhador em sua versão final de 24 de março de 2006. O marco de investimento nesta área é representado pela edição da Resolução Normativa n. 253, de 5 de maio de 2011, da Agência Nacional de Saúde Complementar (ANS), que afirma a priorização em estudos e pesquisas relacionadas aos impactos sociais sobre a segurança e saúde dos trabalhadores portuários, visando ao aperfeiçoamento da legislação específica.

A Constituição Federal e a Lei Orgânica da Saúde (Lei n. 8.080, de 19 de setembro de 1990), marcos decisivos na construção do Sistema Único de Saúde (SUS) prevêm a possibilidade da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios proporem a celebração entre si de convênios com vistas ao atendimento prioritário à população (BRASIL, 2007). Nesse contexto e com a preocupação com a carência de informações, e com a consequente ausência de políticas voltadas à população portuária, a Secretaria de Portos da Presidência da República e o Ministério da Saúde firmaram Acordo de Cooperação Técnica, visando à identificação das condições de saúde e de segurança dos trabalhadores portuários. Objetiva ainda, após este diagnóstico, a correção das atuais inconformidades sobre a ocorrência de adoecimentos entre os trabalhadores portuários.

O presente trabalho monográfico baseia-se, portanto, nos dados coletados pela equipe multidisciplinar, da qual a Autora faz parte, que vem analisando os portos brasileiros, desde a assinatura do Acordo, em 20 de setembro de 2011.

A proposta ora apresentada vem ao encontro a estas necessidades, uma vez que se trata de um estudo sobre as condições de vida no trabalho do trabalhador portuário. Esta iniciativa significa um passo importante que subsidia na construção de legislação de segurança e de saúde dos trabalhadores portuários.

Este trabalho tem como objetivo, portanto, investigar as condições de saúde e de segurança dos trabalhadores portuários, visando subsidiar a construção de políticas de atenção à saúde e à segurança do trabalhador portuário.

Como resultados esperados, pode-se citar a implantação de serviço de Atenção à Saúde e à Segurança do Trabalhador Portuário. Para tanto, buscou-se o conhecimento da população de trabalhadores portuários, as doenças que a acomete e os fatores determinantes de agravos à saúde e à segurança.



## 2 TRABALHO PORTUÁRIO

A organização da atividade portuária está diretamente vinculada à base tecnológica da indústria marítima, que se baseia em três componentes fundamentais: os tipos de cargas a serem transportadas (diversidade de pesos, medidas e condições de acondicionamento); variedade na dimensão e estado de conservação das embarcações e instrumentos de trabalho necessários para o desenvolvimento da atividade de movimentação das mercadorias. Segundo Silva (2003) as bases tecnológicas do transporte marítimo sofreram poucas alterações até o advento do contêiner por volta dos anos 1960.

Por ano, são movimentados milhões de toneladas de carga nos portos. Esse fluxo faz parte de uma cadeia logística de grande importância para o desenvolvimento do País, ao gerar oportunidades de trabalho para o contingente dos trabalhadores avulsos e milhões de empregos diretos e indiretos nos mais diferentes setores econômicos. (CARVALHO, 2005, p. 11)

Historicamente o trabalho portuário foi exercido por diferentes categorias profissionais num sistema de trabalho ocasional, coletivo, com ritmo irregular e controle do mercado de trabalho pelos trabalhadores organizados em sindicatos. Os grupos eram marcados por relações de parentesco ou amizade, estabelecendo a característica de rede. Ou seja, o exercício do trabalho dependia mais de informações personalizadas, de favores, ou, ainda, pela condição política (sindicato) do que pela resposta dada pelo mercado anônimo ou empresas especializadas na contratação de mão de obra. (MACHIN *et al.*, 2009)

Uma forte divisão de espaço e trabalho caracteriza toda a atividade dos trabalhadores nos portos, determinando que o trabalho tivesse uma separação rígida entre os tipos de trabalho. (AGUIAR, 2013)

### 2.1 Operação portuária e trabalho portuário

O trabalho nos portos é realizado nas denominadas “operações portuárias”. De acordo com o *Manual do Trabalho Portuário*, operação portuária pode ser definida como:

A movimentação de mercadorias dentro do porto organizado, realizada por operadores portuários. É um conceito mais afeto à Administração Portuária, tendo em vista a necessidade de pré-qualificação dos operadores portuários. Assim, toda movimentação enquadrada como operação portuária somente poderá ser realizada por operador portuário pré-qualificado. (BRASIL, 2001, p. 18)

Operação portuária é, portanto, um complexo de tarefas inter-relacionadas, que envolvem tanto o trabalho braçal, como a operação de máquinas. A energia humana

despendida na realização de cada uma destas tarefas é denominada “trabalho portuário”. (BRASIL, 2001, p. 18)

O artigo 1º, II, da Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei dos Portos), trazia o conceito de operação portuária como:

Art. 1º. [...]

[...]

II - Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

Tal lei foi revogada pela Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013, que não traz tal conceituação. O artigo 28, inciso III, do novel diploma, contudo, repete a lista dos tipos de operação portuária, como segue:

- a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;
- b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e
- c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

Discute-se, todavia, haver uma impropriedade neste conceito, já que tal listagem inclui “peças sobressalentes e material para consumo a bordo”, que, não seriam considerados *mercadorias*, pois não são destinadas ao comércio.

## 2.2 Classificação do trabalho portuário

A Lei n. 12.815/2013, em seu artigo 40, identifica seis categorias de trabalho portuário, ou fainas, nos seguintes termos:

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

O trabalho portuário compreende, portanto, a capatazia, a estiva, a conferência de carga, o conserto de carga, o bloco e a vigilância de embarcações.

### 2.2.1 Capatazia

A Lei n. 12.815/2013, artigo 40, § 1º, inciso I, define capatazia como:

Art. 40.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

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;

A capatazia compreende, portanto, a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, compreendendo “o recebimento, conferência<sup>1</sup>, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário nas instalações portuárias”. (BRASIL, 2001, p. 20)

As atividades da capatazia são executadas “ao costado dos navios<sup>2</sup>, dentro dos armazéns e nos seus portões, nos alpendres e pátios” (BRASIL, 2001, p. 20)

Constitui-se basicamente no trabalho braçal (Figura 12) e na operação de equipamentos de movimentação de carga (Figura 13), tais como, empilhadeiras, pás-carregadeiras, transportadores de contêineres<sup>3</sup> e carretas. (BRASIL, 2001)



Figura 1 - Trabalhador da capatazia  
Foto de Fátima de Queiróz

<sup>1</sup> Esta conferência não se confunde com a atividade “conferência de carga e de descarga”. Esta atividade está ligada à Administração do Porto e é realizada somente em terra.

<sup>2</sup> **Costado do navio** é a parte do casco do navio acima da linha d’água. Já a expressão “**ao costado dos navios**” refere-se “às atividades desenvolvidas na beira do cais junto ao costado do navio”. (AGÊNCIA, 2013, p. 5)

<sup>3</sup> **Conteiner:** Grande caixa, de dimensões e outras características padronizadas, para acondicionamento de carga geral a transportar, com a finalidade de facilitar o seu embarque, desembarque e transbordo entre diferentes meios de transporte. (FERREIRA, 1999, p. 539)



Figura 2 - Trabalhadores da capatazia do Porto de Vitória  
Foto de Fátima de Queiróz

Os trabalhadores da capatazia realizam as movimentações de cargas no costado dos navios, nos armazéns e nas instalações portuárias, utilizando equipamento portuário, em terra.

### 2.2.2 Estiva

De acordo com a Lei n. 12.815/2013, artigo 40, § 1º, inciso II, estiva é:

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;

A estiva compreende a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações, “incluindo transbordo<sup>4</sup>, arrumação da carga, peação<sup>5</sup> e despeação<sup>6</sup>, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizadas com equipamentos de bordo”. (BRASIL, 2001, p. 21)

Conforme o *Manual do Trabalho Portuário* (BRASIL, 2001, p. 22-23), os estivadores recebem uma denominação funcional para cada tipo de trabalho que executam, a

<sup>4</sup> **Transbordo:** Movimentação de mercadorias entre duas embarcações. Atente-se para a diferença em relação ao termo “remoção” que designa a transferência de carga entre porões ou conveses. (ANTAQ, 2013, p. 10-11)

<sup>5</sup> **Peação:** Fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação, visando evitar sua avaria pelo balanço do mar. (ANTAQ, 2013, p. 9)

<sup>6</sup> **Despeação:** Operação de desfazimento da peação (ANTAQ, 2013, p. 9)

saber:

- Contramestre-geral (ou contramestre do navio) - autoridade maior da estiva a bordo, que coordena os trabalhos de todos os porões do navio, dirigindo e orientando todos os estivadores a bordo.
- Contramestre de terno (ou contramestre de porão) - responsável pela direção e pela orientação do serviço de estiva no porão. Há um contramestre de terno para cada porão do navio.
- Sinaleiro ou “Portaló” - orienta o trabalho dos operadores de aparelho de guindar, por meio de sinais. Ele fica em uma posição em que possa ver bem tanto o local onde a lingada<sup>7</sup> é engatada como aquele em que é depositada, e onde possa ser visto pelo guincheiro ou guindasteiro<sup>8</sup>.
- Guincheiro - trabalhador habilitado a operar guindaste de bordo, comumente chamado de “guincheiro”.
- Motorista - o que dirige o veículo quando esta é embarcada ou desembarcada através de sistema *roll on/roll off* (ro/ro)<sup>9</sup> (Figura 14).
- Operador de equipamentos - estivador habilitado a operar empilhadeira, pá carregadeira ou outro equipamento de movimentação de carga a bordo.
- Estivador - trabalhador que, no carregamento, desfaz as lingadas e transporta os volumes para as posições determinadas em que vão ser estivados. No descarregamento, traz os volumes das posições onde estão estivados e prepara as lingadas (Figura 15).
- Peador/despeador (ou conexo) - estivador que faz a peação e a despeação. Trabalhador com certa especialização, visto que muitos trabalhos fazem uso de técnicas de carpintaria.

---

<sup>7</sup> **Lingada:** Amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-de-carga. (ANTAQ, 2013, p. 7)

<sup>8</sup> Os operadores dos aparelhos de guindar de terra são trabalhadores da capatazia e são conhecidos como “guindasteiros”. (BRASIL, 2001, p. 23),

<sup>9</sup> **Sistema *roll on/roll off*:** Sistema de operação de carga e descarga sobre rodas ou esteiras, efetuado por meio de rampas, utilizando os meios de locomoção do equipamento transportador ou da própria carga, quando se tratar de veículo automotor. Ex.: carga ou descarga de automóveis e carga ou descarga de mercadoria dentro de caminhões (os caminhões entram a bordo por meio de rampas e aberturas no costado). (BRASIL, 2001, p. 23)



Figura 3 - Trabalhadores da estiva do Porto de Fortaleza  
Foto de Fátima de Queiróz

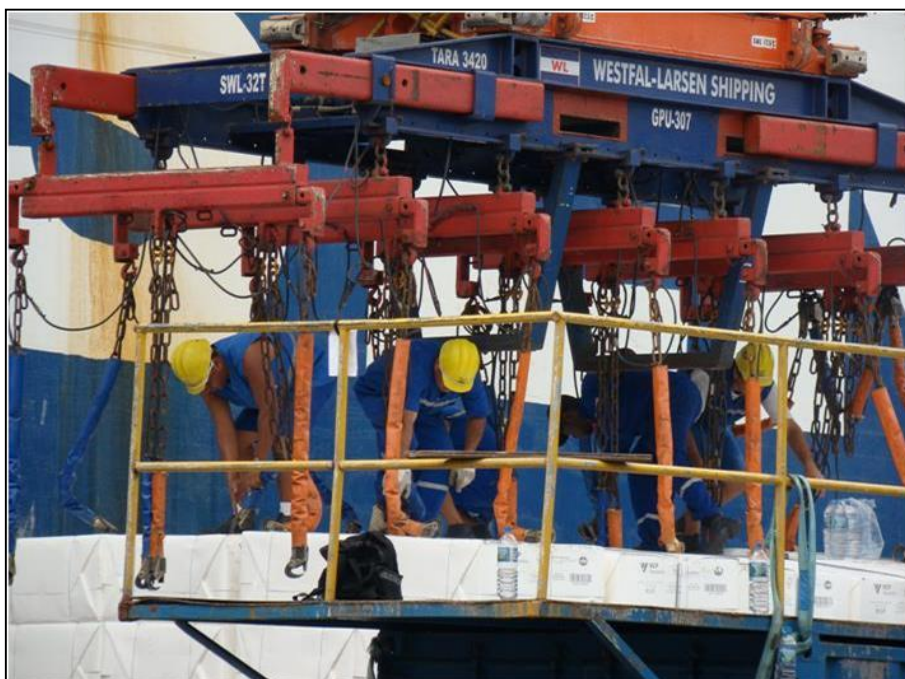


Figura 4 - Trabalhadores da estiva do Porto de Santos  
Foto de Fátima Queiróz

O trabalho da estiva é, dessa forma, aquele realizado a bordo das embarcações, de forma isolada ou em conjunto ao trabalho em terra, utilizando todavia equipamento de bordo. A atividade que utiliza equipamento de terra se classifica como capatazia. Até mesmo o motorista, que inicia uma atividade em terra, como por exemplo, no embarque de

mercadorias, pertence à capatazia. Comumente, o motorista da capatazia conduz o veículo através do portaló<sup>10</sup> até o cais. Ao adentrar no navio, este trabalhador é substituído por outro motorista, do quadro da estiva, para terminar o serviço a bordo.

A estiva reúne as atividades realizadas a bordo das embarcações, que podem ser resumidas em: operações de embarque e desembarque de cargas, estivagem<sup>11</sup> e desestivagem<sup>12</sup>, transbordo, peação e despeção<sup>13</sup>.

### 2.2.3 Conferência de carga e descarga

Conforme a Lei n. 12.815/2013, artigo 40, § 1º, inciso III, conferência de carga e descarga pode ser definida como:

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;

Compreende assim a contagem de volumes, a anotação das características (espécie, peso, número, marcas e contramarcas), a procedência ou o destino, a verificação do estado das mercadorias, a pesagem, a conferência do manifesto de carga<sup>14</sup>, e os demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações. (BRASIL, 2001)

A atividade de conferência de carga e descarga é feita no interesse do operador portuário e dos trabalhadores avulsos, pois o documento dela resultante, o *tallie*<sup>15</sup>, servirá de base para a apuração da produção e conseqüentemente da remuneração.

Essa atividade sempre se desenvolveu a bordo e ao costado das embarcações, nitidamente diferenciada de outra conferência que se fazia exclusivamente em terra - conferência de capatazia. O conferente realizava outra conferência, no interesse das administrações dos portos, com vistas à cobrança das tarifas portuárias.

---

<sup>10</sup> **Portaló:** Local de entrada do navio, onde desemboca a escada que liga o cais ao navio. É o local de passagem obrigatória para quem entra ou sai da embarcação. (ANTAQ, 2013, p. 11)

<sup>11</sup> **Estivagem:** Distribuição e a arrumação da carga nos porões ou conveses das embarcações.

<sup>12</sup> **Desestivagem:** Retirada da carga de bordo do navio. (FERREIRA, 1999, p. 651)

<sup>13</sup> **Peação e despeção:** Fixação ou liberação da carga nos porões ou conveses da embarcação, para que ela não se desloque ou sofra avaria com o balanço do mar.

<sup>14</sup> **Manifesto de carga:** documento que acompanha a carga, individualizando e quantificando.

<sup>15</sup> **Tallie:** Documento em que consta toda a mercadoria ou contêineres embarcados ou desembarcados, incluindo suas características, pesos e volumes. (ANTAQ, 2013, p. 10)

#### 2.2.4 *Conserto de carga*

Para a Lei n. 12.815/2013, artigo 40, § 1º, inciso IV, a atividade de conserto de carga compreende:

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;

Constitui-se no reparo e na restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem e abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição. São realizados tanto a bordo como em terra, em que se façam necessários, sempre que danificadas as embalagens das mercadorias nas operações de carga e descarga. (BRASIL, 2001, p. 23)

Os consertadores são uma categoria em extinção, visto que, com a unitização da carga em contêineres, é cada vez menor a necessidade de reparos. É também crescente a necessidade de produtividade, gerando estadias portuárias cada vez menores para os navios, inviabilizando o conserto da carga. Acrescente-se que, para que não haja prejuízo na qualidade, por vezes prefere-se a inutilização das cargas danificadas ou seu reparo no fabricante.

Duas outras atividades previstas em lei como trabalho portuário são, na verdade, atividades conexas: vigilância de embarcações e trabalho de bloco. Tais atividades não interferem na movimentação de mercadorias. Entretanto, devido à prestação de serviços no mesmo local em que ocorrem os demais trabalhos portuários e ao contato constante com os outros trabalhadores portuários, receberam tratamento legal idêntico.

#### 2.2.5 *Vigilância das embarcações*

A Lei n. 12.815/2013, artigo 40, § 1º, inciso V, define a atividade de vigilância de embarcações nos termos seguintes:

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;

É a atividade de fiscalização de entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações, atracadas ou fundeadas, bem como a fiscalização da movimentação de



mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação, na área do porto organizado.

### 2.2.6 Bloco

A atividade portuária compreendida no bloco, nos termos da Lei n. 12.815/2013, artigo 40, § 1º, inciso VI, compreende:

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.

Constitui-se na atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos (Figura 16).



Figura 5 - Trabalhadores do bloco do Porto de Santos  
Foto de Fátima de Queiróz

Originariamente, o serviço de bloco surgiu para atender à demanda de emprego de marítimos, atingidos pela crise na indústria da navegação mercante. Como realizavam trabalhos em locais em que se sujavam muito (tanques de óleo), foram apelidados pelos trabalhadores portuários como “bloco dos sujos” (uma referência aos antigos blocos do carnaval). Assim surgiu a denominação “bloco” para essa atividade.

Nos portos organizados, os trabalhadores de bloco realizam, principalmente, as

tarefas de peação e despeção de carga. Apesar de serem trabalhos inerentes à estiva, esta, muitas vezes, não se interessa, pois é trabalho de baixa remuneração.



Figura 6 - Trabalhadores do bloco do Porto de Santos  
Foto de Fátima de Queiróz

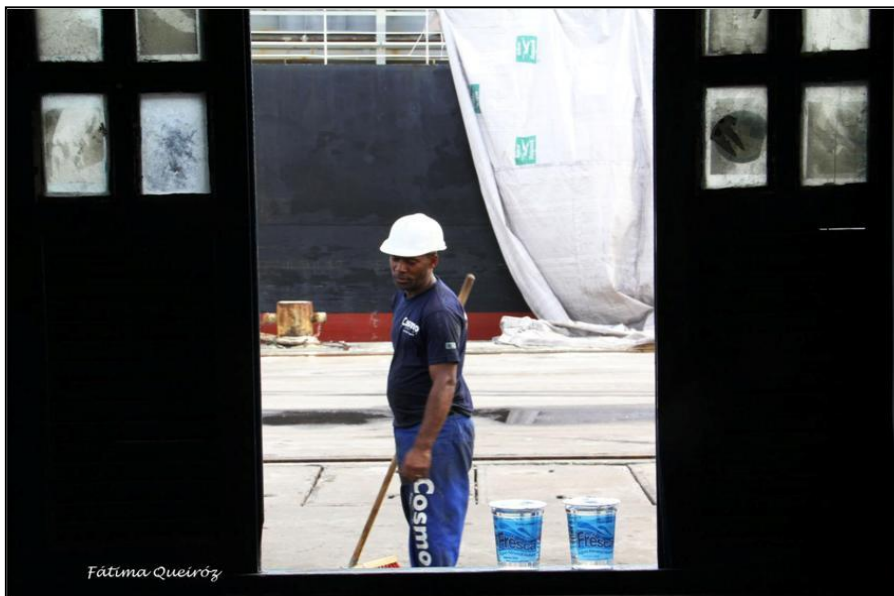


Figura 7 - Trabalhador do bloco do Porto de Salvador  
Foto de Fátima de Queiróz

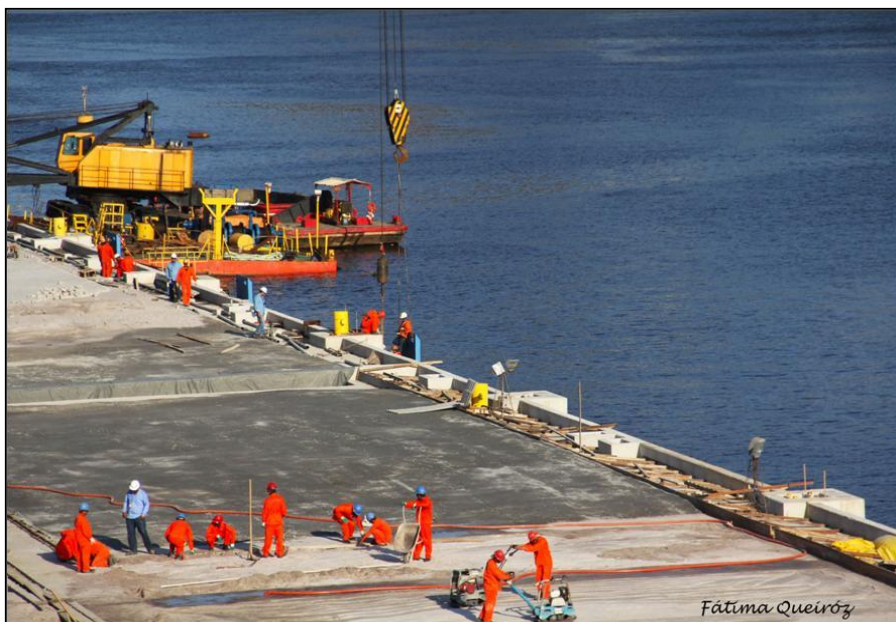


Figura 8 - Trabalhadores do bloco do Porto de Vitória  
Foto de Fátima de Queiróz

## 2.3 Instituições vinculadas ao trabalho portuário

### 2.3.1 Operador portuário

A figura do operador portuário foi introduzida no ordenamento jurídico brasileiro com a Lei n. 8.630/1993. A recente Lei n. 12.815/2013 mantém sua previsão e em seu artigo 2º, inciso XIII, define operador portuário como:

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.

O operador portuário pode ser entendido como um arrendatário na área do porto organizado e representa, nos dias atuais, um dos maiores atores na movimentação de mercadorias no comércio exterior. (AGUIAR, 2013)

A pré-qualificação exigida para o operador portuário está prevista no artigo 25 da nova lei, como segue:

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da

República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Novidade trazida pelo diploma de 2013 está contemplada no artigo 27, determinando que “As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq”. A lei de 1993 não continha a previsão de atendimento pelo operador portuário das normas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A escolha do operador portuário deve respeitar os princípios que rege a Administração Pública. Apesar de exercer atividade empresarial, sua escolha será precedida de licitação, em atendimento ao interesse público, e o contrato firmado se dá por meio de arrendamento. (AGUIAR, 2013)

Assim, o operador portuário estará credenciado para exercer todas as atividades relativas às operações portuárias, desde que cumpra as normas exigidas pelos órgãos competentes e às normas da Antaq. O artigo 28 da Lei n. 12.815/2013 lista as operações nas quais é dispensável a intervenção do operador portuário, a saber:

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Para a realização de movimentação de mercadorias nos portos organizados, o operador deve utilizar trabalhos portuários, que constituem etapas da operação portuária. “Nos casos em que não é obrigatória a execução das operações portuárias por operador portuário, o interessado, se necessário, deverá requisitar mão de obra complementar junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO)”. (ANTAQ, 2001, p. 18)

### 2.3.2 Órgão gestor de mão de obra

A figura do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) também tem sua criação com o advento da Lei n. 8.630/1993, que foi mantida com a Lei n. 12.815/2013:

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.

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

O OGMO é responsável pelo controle do rodízio dos trabalhadores, pela remuneração, pelo recolhimento dos encargos e pelo cumprimento das normas de segurança e saúde. Tal órgão possui um conselho de supervisão integrado por empresários e trabalhadores. (ANTAQ, 2001)

## 2.4 Tipos de vínculo empregatício

Há duas formas de trabalho portuário: o trabalho portuário avulso e o trabalho portuário com vínculo empregatício. Assim, muitas vezes o termo “trabalhador portuário” poderá designar tanto um gênero de trabalhador, isto é, aquele que labora nos portos ou poderá significar uma espécie desse gênero, ou seja, aquele registrado no OGMO e cedido, em caráter permanente, com vínculo empregatício, a prazo indeterminado ao operador portuário.

Denomina-se Trabalhador Portuário Avulso (TPA), outra espécie do gênero “trabalhador portuário”, aquele que, inscrito no OGMO, presta serviços na área do porto organizado, sem vínculo empregatício, a vários tomadores de mão de obra. (BRASIL, MTE, 2001, p. 28)

Assim, trabalhador portuário é o trabalhador devidamente habilitado a executar

atividades portuárias definidas em lei, realizadas nas instalações portuárias de uso público ou privativo, dentro dos limites do porto organizado, ou fora desses limites nos casos previstos em lei.

Anteriormente ao ano de 1993, os portos brasileiros tinham disciplinamento legal para funcionamento e gerenciamento de mão de obra avulsa diferente do atual modelo, em que o Estado, por meio de um conjunto de normas legais, regravava o trabalho portuário.

Nesse contexto,

Os sindicatos de trabalhadores avulsos exerciam total controle na distribuição do contingente necessário à realização das operações portuárias, funcionando simultaneamente como entidades representativas dos trabalhadores e como intermediadores de mão de obra. (CARVALHO, 2005, p. 20).

Portanto, coexistiam as seguintes formas de prestação laboral nos portos:

- a) o trabalho avulso dos estivadores;
- b) o trabalho avulso da capatazia como força supletiva;
- c) o trabalho avulso das atividades de conserto de carga e descarga (Lei n. 2.191/1954 e Decreto n. 56.414/1965), vigias portuários (Lei n. 4.859/1965 e Decreto n. 56.467/1965), conferentes de carga e descarga (Lei n. 1.561/1952 e Decreto n. 56.367/1965); e
- d) o trabalho da capatazia executado pelos empregados das Companhias Docas.

#### *2.4.1 Avulso*

Para a Previdência Social, trabalhador avulso é “aquele que, sindicalizado ou não, presta serviço de natureza urbana ou rural, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, com a intermediação obrigatória do órgão gestor de mão de obra, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, ou do sindicato da categoria” (Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999).

Difere o trabalho avulso de outras formas descontínuas de prestação de serviços pela subordinação jurídica existente com o tomador de mão de obra, não estando presentes os demais requisitos para formação de vínculo empregatício.

O trabalho portuário avulso possui características específicas que o diferenciam. A principal delas é a intermediação obrigatória pelo Órgão de Gestão de Mão de obra e não pelo sindicato laboral.

Os TPA prestam serviços aos múltiplos requisitantes de sua mão-de-obra, sejam operadores portuários ou não, dentro da área do porto organizado sem configurar vínculo empregatício por expressa disposição legal e somente ganham seu sustento, quando têm oportunidades de trabalho. Diferentemente dos trabalhadores empregados cuja ocupação é permanente, os TPA vivem na incerteza, notadamente naqueles portos onde a movimentação de cargas é intermitente, variando de acordo com a sazonalidade de determinados produtos. Porto sem movimentação de carga é o mesmo que desemprego para os TPA. (CARVALHO, 2004)

Regulamentam o trabalho portuário avulso a Lei n. 12.815/2013, que revogou a Lei n. 8.630/1993, e a Lei n. 9.719/1998, que dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário. Com essas normas legais, o gerenciamento da mão de obra avulsa nos portos teve um novo disciplinamento.

Segundo a Lei n. 12.815/2013:

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

[...]

§ 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.

#### *2.4.2 Registrado*

Nos termos do artigo 40, § 2º, da Lei n. 12.815:

§ 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.

Dessa forma, o trabalhador é submetido a prévia seleção e sua respectiva inscrição no cadastro. Ou seja, é o trabalhador efetivo, apto a exercer o trabalho portuário na forma do rodízio estabelecido. Dois requisitos são necessários para alcançar a inscrição no registro: estar inscrito no cadastro e ser selecionado. Os critérios dessa seleção deverão constar de convenção coletiva de trabalho. Normalmente, dois critérios são levados em conta: data de inscrição no cadastro e quantidade de trabalhos portuários executados.

### 2.4.3 Cadastrado

O cadastro do trabalhador é realizado pelo órgão de gestão de mão de obra, a teor do artigo 41, da Lei n. 12.815/2013:

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I docaput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Assim, cadastrado é o trabalhador que, tendo cumprido treinamento prévio em entidade indicada pelo OGMO, foi inscrito no cadastro e encontra-se em condições de exercer sua profissão.

### 2.5 Inovações da Lei n. 12.815/2013

A Lei 12.815/2013 introduziu o artigo 10-A à Lei n. 9.719/1998, que cuida dos direitos trabalhistas, propriamente ditos, dos trabalhadores portuários avulsos.

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 n. 8.213, de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

Parágrafo único. O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

A nova lei não altera direitos trabalhistas do trabalhador portuário, mas impacta na demanda pela mão de obra do trabalhador portuário típico. (FABRE, 2013)

Os seis serviços portuários tipificados em lei (estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco) somente podem ser realizados por pessoas dentro do sistema de fornecimento de mão de obra (os trabalhadores registrados no OGMO) em um porto organizado (seja de forma avulsa, seja com vínculo empregatício permanente a um operador portuário). (FABRE, 2013)

Com a Lei n. 8.630/1993, o trabalho avulso poderia ser prestado pelo trabalhador



meramente cadastrado no OGMO. Contudo, o §2º do artigo 40 da nova lei exclui a possibilidade do trabalhador meramente cadastrado no OGMO ser contratado com vínculo empregatício. Passa-se, assim, a uma forma de trabalho exclusiva de trabalhadores registrados.

§ 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.

No porto organizado, se o operador portuário necessitar de mão de obra avulsa, requisitará ao OGMO. Já se a necessidade for para exercer qualquer uma das seis funções portuárias típicas (art. 40, § 1º), deverá ofertar o emprego a trabalhadores registrados no OGMO. (FABRE, 2013)

As seis fainas típicas só poderão ser prestadas de duas formas, no porto organizado: por trabalhadores avulsos ou por trabalhadores com vínculo empregatício permanente. Não poderá haver contrato a prazo determinado, contrato de trabalho temporário ou prestação de serviços por empresa de terceirizada. (FABRE, 2013)

Este sistema, que gera um monopólio na prestação de serviços, não apenas é reconhecido pela lei, como é incentivado. Inclusive, a Convenção 137 da OIT o faz expressamente e a proteção deste sistema é o norteador hermenêutico para as inúmeras situações polêmicas que a interpretação das leis portuárias encerram. Basicamente, em uma situação conflitiva, deve-se privilegiar a solução que fortaleça o sistema. Essa é a indicação da Convenção 137 da OIT, que conclama os Estados-Membros a desenvolverem políticas que assegurem um adequado equilíbrio entre a oferta e a demanda pelo trabalho portuário, de forma a se assegurar períodos mínimos de trabalho e quantidades mínimas de renda ao trabalhador “matriculado” (expressão que a OIT emprega com certa equivalência à expressão doméstica “trabalhador registrado no OGMO”). (FABRE, 2013)

Fabre (2013) alerta para importantes avanços trabalhistas na Lei 12.815/2013 em relação ao texto da Lei 8.630/1993:

- 1) Previsão de renda mínima ao trabalhador portuário avulso (art. 43, parágrafo único);
- 2) Previsão do instituto da multifuncionalidade (arts. 33, II, *a*, e 43, *caput*);
- 3) Subsistência da guarda portuária, como atividade-fim da autoridade portuária e instituto diverso da simples vigilância portuária (art. 17, XV), medida esta determinada por normas de direito internacional marítimo (principalmente, pelo chamado *ISPS Code*).
- 4) Inserção das atividades de capatazia e bloco no rol das funções que requestam, para contratação com vínculo empregatício permanente, exclusividade entre trabalhadores registrados no OGMO (art. 40, §2º), o que

elimina antiga polêmica. (injustificável omissão constante do parágrafo único do art. 26 da revogada Lei 8.630/93)

## 2.6 Saúde do trabalhador portuário

Como apontado, são escassos os trabalhos que envolvam o levantamento das condições de saúde e das condições de trabalho da população portuária. Há, no entanto, estudos a respeito, principalmente envolvendo portos específicos.

Soares e outros realizaram análise de porto localizado no extremo sul do País, no qual puderam identificar que o uso de drogas é problema relevante nesta população. Focado nos trabalhadores portuários avulsos (TPA), os pesquisadores identificaram que, entre os TPAs entrevistados, 43,14% afirmaram que seus colegas já trabalharam sob efeito de drogas. (SOARES *et al.* 2007)

Os dados obtidos no estudo de Soares (2007) apontam que o álcool foi a droga mais utilizada no ambiente portuário. Para o pesquisador:

O alcoolismo relacionado ao trabalho pode ser uma prática defensiva utilizada pelos trabalhadores como forma de inclusão social ou como uma maneira de viabilizar o próprio trabalho. É uma droga utilizada com maior frequência em ocupações cuja principal característica é o desprestígio social e em situações de trabalho perigoso. (SOARES, 2007, p. 22)

A maconha foi identificada como a segunda de maior incidência entre os entrevistados. Possui também amplo uso por trabalhadores portuários em todas regiões brasileiras. (SOARES, 2007)

Por suas propriedades farmacológicas, o uso da maconha tende a relaxar e deixar o usuário em estado introspectivo e desatento. No ambiente portuário, com máquinas gigantescas (Figura 16), os efeitos derivados do uso da droga durante a jornada trabalho, podem contribuir para a intensificação dos riscos à saúde e à vida dos trabalhadores e de seus colegas.



Figura 9 - Porto de Aratu  
Foto de Fátima de Queiróz

Vale lembrar que o trabalho nos portos, no mais das vezes envolve a utilização de maquinário pesado. Lembre-se que a modernização dos portos tem levado a um aumento no tamanho dos navios, bem como do maquinário utilizado para a movimentação das cargas. A Figura 17 apresenta foto do Porto de Santos, na qual é possível dimensionar a grandiosidade do maquinário utilizado frente à pequenez do indivíduo, quando a este comparado.

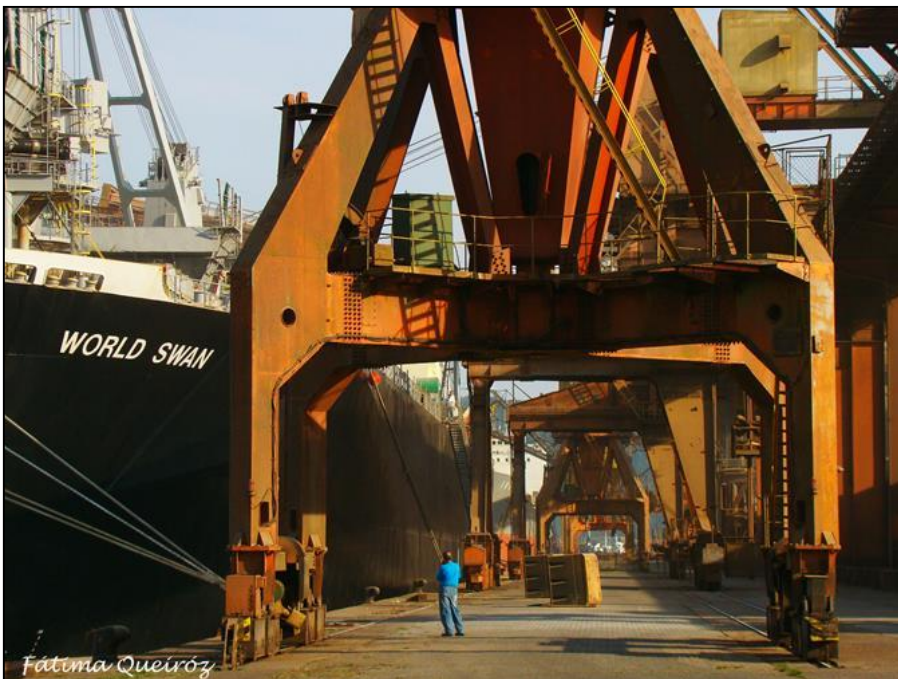


Figura 10 - Porto de Santos  
Foto de Fátima de Queiróz

Mendes (2001) ressalta que o maior risco que essas máquinas oferecem é o contato de partes do corpo (mãos e dedos, sobretudo), podendo causar esmagamento ou à amputação. No ambiente portuário, todavia, o risco vai além dos membros superiores somente, já que o risco de morte é relevante.

A incidência de acidentes do trabalho graves e incapacitantes tem grande impacto sobre a saúde e o bem-estar dos trabalhadores. Afeta ainda o equilíbrio da Seguridade Social, tendo em vista a idade prematura dos segurados atingidos, a gravidade das lesões e das mutilações provocadas, e a magnitude e irreversibilidade das incapacidades resultantes. (MENDES, 2001)

Outros riscos são facilmente identificáveis, como o trabalho em grandes alturas, o que requer o uso de equipamentos específicos de segurança (Figura 18).

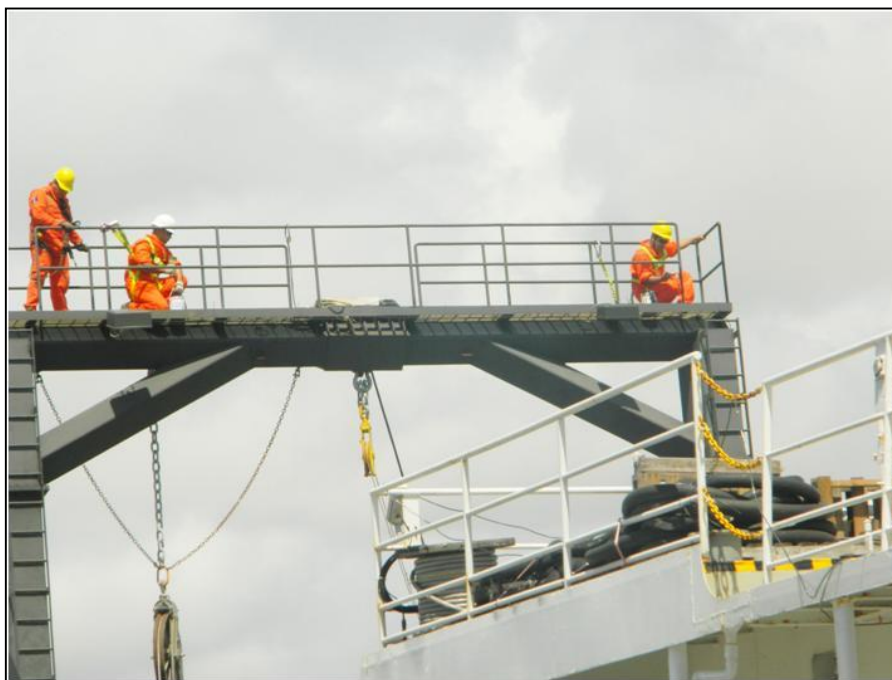


Figura 11 - Porto de Fortaleza  
Foto de Fátima de Queiróz

Além disso, o trabalhador está exposto a riscos advindos do tipo de carga com o qual trabalha. Nem sempre as mercadorias transportadas estão acondicionadas em contêineres, necessitando que o trabalhador a manuseie diretamente (Figura 19), correndo risco de exposição a agentes infecciosos, alergênicos, ou mesmo, materiais cortantes.



Figura 12 - Trabalhador Capatazia  
Foto de Rodrigo Leal

O que se observou no estudo de Soares (2007) é que a droga não é utilizada somente nos momentos de lazer, mas também durante a jornada de trabalho. Situação que torna imperioso o conhecimento dos efeitos desta prática nos portos brasileiros.

Somente por uma simples observação leiga, já é possível vislumbrar o risco para o trabalhador o uso de drogas, qualquer que seja ela, no ambiente de trabalho. Ao mesclar trabalhos manuais com trabalhos automatizados, o trabalhador privado, ainda que momentaneamente de seu perfeito discernimento, pode levar ao agravamento do risco a que já estão expostos os trabalhadores portuários. (SOARES, 2007)

O que se pode extrair dos dados sobre as condições de saúde, ou mesmo pela escassez de dados, é a necessidade urgente de, em primeiro lugar, conhecer a situação vivida pelos trabalhadores num ambiente de especificidades ímpares. E, de posse de tais informações, ou seja, conhecendo os riscos e as condições de saúde e de trabalho da população portuária, investir no desenvolvimento e na implantação de programas de saúde e de redução de acidentes específicos para tais ambientes.

### **3 METODOLOGIA**

O presente trabalho se baseia em observações obtidas por meio da implementação do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) realizado entre a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) e o Ministério da Saúde (MS), com o objetivo de avaliar e orientar as inconformidades observadas na ocorrência de adoecimentos e eventos correlatos da população de trabalhadores portuários. Este acordo busca uma articulação com diversos segmentos da Sociedade Civil, dos Órgãos públicos Municipais, Estaduais e Federais, para que a diretriz traçada, na esfera federal, atinja o trabalhador portuário.

#### **3.1 Acordo de Cooperação Técnica entre a Secretaria de Portos da Presidência da República e o Ministério da Saúde**

O Acordo de Cooperação Técnica (ACT) celebrado entre o Ministério da Saúde (MS) e a Secretaria de Portos da Presidência da República (SP-PR) (Anexo A) foi assinado em 20 de setembro de 2011, com vigência de 4 anos a partir da sua publicação datada em 10 de novembro de 2011.

O ACT tem por objeto o estabelecimento e a articulação de ações interinstitucionais entre os dois órgãos, com vistas ao desenvolvimento de diagnósticos, estudos e ações referentes às condições de saúde e segurança de trabalhadores portuários. Objetiva a correção das atuais inconformidades observadas sobre a ocorrência de adoecimentos entre os trabalhadores portuários. Visa ainda ao efetivo cumprimento dos instrumentos normatizadores por parte dos segmentos que compõem a cadeia de produção do setor portuário.

Para a realização dos objetivos foi definida como metodologia de trabalho, a implantação de grupo de trabalho, oficinas e monitoramento.

#### **3.2 Etapas de desenvolvimento do trabalho**

##### *3.2.1 Primeira etapa*

A primeira etapa contempla o conhecimento do perfil de morbi-mortalidade dos trabalhadores portuários.

Para o cumprimento desta etapa vêm sendo realizados levantamentos de dados sobre as doenças e os acidentes nas diferentes categorias profissionais que compõem a atividade portuária.

Além disso, também estão sendo utilizados dados secundários por meio de consulta às bases de dados das seguintes instituições:

- Órgão Gestor de mão de obra (OGMO);
- Sindicatos das categorias portuárias;
- Autoridade Portuária.

### *3.2.2 Segunda etapa*

A segunda etapa compreende o conhecimento das atividades de trabalho no porto e a investigação de fatores que estejam determinando o adoecimento destes trabalhadores.

Para esta etapa foram previstas visitas técnicas, bem como investigação para conhecimento das tarefas e das atividades dos trabalhadores portuários por meio de entrevistas com os trabalhadores sobre o trabalho no porto e questionários - instrumentos quantitativos e qualitativos.

## **3.3 Grupo de trabalho**

A partir do Acordo de Cooperação, foi constituído um grupo de trabalho para discutir as questões relativas à saúde e segurança dos trabalhadores portuários, coordenado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério da Saúde.

A constituição de Grupo de Trabalho (GT) envolvendo profissionais de diversas áreas foi considerado o método mais adequado para desenvolver o diagnóstico dos fatores condicionantes e determinantes de agravos à saúde e segurança dos trabalhadores, presentes no trabalho e a identificação dos serviços de saúde e de previdência social, acessados pelos trabalhadores.

Para melhor desenvolvimento destas ações, optou-se por uma abordagem que contemplasse as várias instituições que compõe a comunidade portuária brasileira, bem como as áreas de saúde e segurança nos níveis municipal, estadual e federal. A articulação entre instituições federais e locais visa à obtenção de apoio político, técnico e financeiro, para a implantação dos planos, programas, projetos e ações demandados pelo Acordo de Cooperação Técnica.

Adotou-se como estratégia para desenvolvimento do trabalho o conhecimento do local, das atividades desenvolvidas e suas implicações na saúde e segurança do trabalhador portuário e as necessidades levantadas pelos trabalhadores do porto e por todos os outros atores direta e indiretamente envolvidos no processo de trabalho portuário. Para tanto, são realizadas oficinas e visitas técnicas.

A compreensão dos aspectos referentes à saúde e à segurança do trabalhador portuário requer uma visão multidisciplinar, vários são os atores intervenientes. O grande desafio do trabalho iniciado pelas duas instituições é, a partir da construção coletiva de um diagnóstico, identificar as necessidades e ações a serem empreendidas de forma harmônica, com a participação das diversas instituições intervenientes, tanto no âmbito federal como local.



Figura 13 - Reunião de Avaliação - Grupo de Trabalho - Brasília  
Foto de Fátima de Queiróz

No nível federal, o Acordo de Cooperação Técnica sobre a saúde e segurança do trabalhador portuário envolveu as instituições listadas no quadro a seguir.



1. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)
2. Agência de Vigilância em Saúde (ANVISA)
3. Ministério da Previdência Social (MPS)
4. Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)
5. Centro de Análise de Sistemas Navais da Marinha do Brasil (CASNAV)
6. Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP)
7. Instituto Nacional do Seguro Social (INSS)

Quadro 1 - Entidades federais envolvidas no grupo de trabalho

Fonte: Desenvolvido pela Autora

O ACT tem caráter nacional, contudo, para melhor adequação às peculiaridades de cada porto, é importante que instituições ligadas diretamente aos portos estejam presentes na execução do projeto. Dessa forma, no nível local, foram envolvidas, em cada caso, as entidades listadas no Quadro 2.

1. Autoridade Portuária
2. Centro de Referência em Saúde do Trabalhador (CEREST)
3. Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO)
4. Centro de Ensino Profissionalizante (CENEP)
5. Secretaria Estadual de Saúde
6. Secretaria Municipal de Saúde
7. Universidade local
8. Agência local Instituto Nacional do Seguro Social (INSS)
9. Secretaria Regional do Trabalho e Emprego

Quadro 2 - Entidades locais envolvidas no grupo de trabalho

Fonte: Desenvolvido pela Autora

### 3.4 Oficinas sobre a saúde e a segurança do trabalhador portuário

Nas Oficinas Sobre a Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário, como estratégia para participação de todos os envolvidos no processo de construção, optou-se pela Atividade em grupo (Figura 1). Dessa forma os atores locais têm voz, conduzem o processo de discussão sobre a temática e coordenam os trabalhos que são mediados pela SEP/PR e o MS e pelos demais representantes das instituições que compõem o Grupo de Trabalho da Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário.



Figura 14 - 2ª Oficina sobre as saúde do trabalhador Porto de Santos  
Foto de Fátima Queiroz

A partir dos dados coletados, construiu-se uma matriz (Apenso 1) que contempla desde as dificuldades encontradas para desenvolvimento das atividades nos portos até as soluções para as mesmas indicando os responsáveis pela implementação e execução das ações a serem realizadas para melhoria da saúde e segurança nos portos. Essa matriz servirá de subsídio para elaboração de um plano de ação para a saúde e segurança do trabalhador portuário.

As oficinas compreenderam o período de 2011 a 2013 e tiveram início nas cidades de Santos/SP, Fortaleza/CE, Salvador/BA, Aratu/BA e Ilhéus/BA, Vitória/ES, Belém/PA e Natal/RN.



Figura 15 - Oficina Sobre Saúde do Trabalhador Portuário - Porto de As  
Foto de Fátima de Queiróz

O objetivo foi a elaboração de uma matriz que subsidiasse as ações a ser realizada em cada porto, também teve no seu escopo abordar condições de saúde e segurança no porto por meio do olhar de cada participante da comunidade portuária, do setor saúde e da sociedade civil.

O trabalho nas oficinas é realizado da seguinte forma:

- apresentação do Acordo de Cooperação pelos representantes da SEP/PR e do MS; apresentação da Autoridade Portuária e do Setor Saúde;
- apresentação da experiência dos demais componentes do grupo de trabalho, no nível Federal sobre os temas pertinentes ao ACT;
- apresentação dos atores locais sobre os temas de seus interesses, por exemplo, as atividades do OGMO, os registros de Acidentes/Doenças do trabalho, as atividades dos Centros de Referências locais.

### **3.5 Visitas técnicas**

As visitas técnicas aos portos têm como base a observação, onde o olhar é direcionado para todos os acontecimentos no território portuário visitado, para que se absorva conhecimento, o mais completo possível, do ambiente portuário. As especificidades do local são apontadas pelo técnico que acompanha a visita do grupo.

Por outro lado, a proposição do método pautado na construção em grupo, permite alcançar o objetivo de investir em um esforço institucional de trabalhar no espaço portuário de forma integrada. O método ainda contempla as reuniões do Grupo de Trabalho e a avaliação das ações desenvolvidas por parte dos membros representantes das instituições que compõem o GT.

### **3.6 Monitoramento**

A Matriz<sup>16</sup> elaborada nas oficinas locais, contribuem também para o monitoramento das ações que serão realizadas em cada porto. Cabe ao Grupo de Trabalho, com o papel mais efetivo dos representantes da SEP/PR e do MS, organizar e encaminhar aos participantes o documento elaborado para complementação, correção, sugestão.

No segundo momento, é feita a devolutiva, agenda-se uma nova oficina para

---

<sup>16</sup> A Matriz Consolidada, elaborada pelo grupo de trabalho, pode ser consultada no Apêndice A.

discussão e análise. Deverá existir uma padronização da terminologia em relação à função exercida pelo trabalhador portuário.

Compõem a matriz os eixos listados no Quadro 3:

<b>Eixos</b>
Organização e Infraestrutura;
Inventário das diversas atividades do porto e os riscos à saúde e segurança;
Movimentação de Cargas;
Acompanhar a implantação do programa de gerenciamento de resíduos nos Portos;
Elaboração de Procedimentos Operacionais Padrão (POP);
Treinamento efetivo de todos os POPs;
Resultados Práticos das Fiscalizações no Porto;
Bloqueio da entrada de navio <i>sub-standard</i> ;
Situação dos trabalhadores portuários em relação à aposentadoria;
Cursos pelas Universidades;
Divulgação do Sistema Único de Saúde (SUS);
Reconhecer quais são os atores que fazem parte da comunidade
Portuária de Santos na relação Porto <i>versus</i> cidade (ambulantes, caminhoneiros);
Formulação e implementação de Ação Nacional de Saúde para o Trabalhador Portuário;
Estratégias de Comunicação;
Sistema de Dados/Informações;
Articular com os Diferentes Programas do SUS;
Prevenção ao uso de Drogas;
Análise de práticas Bem Sucedidas.

Quadro 3 - Eixos

Fonte: Elaborado pela Autora

#### **4 MINERAÇÃO (APRESENTAÇÃO) DOS DADOS**

Apresenta-se a seguir um relato das informações e dos procedimentos considerados relevantes no decorrer destas visitas.

Foi constatado que não existe um Sistema Computacional para prevenir, acompanhar e apoiar a decisão à saúde, assim como não existe para a segurança do trabalhador portuário.

A autoridade portuária é a responsável por gerenciar e reportar todas as informações relativas aos acidentes de trabalho ocorridos nos órgãos que atuam no Porto. Todo acidente no porto deve ser relatado no Relatório de Investigação de Acidente do Trabalho e encaminhado, posteriormente, para análise da autoridade portuária. Além disto, o Porto, solicita periodicamente relatórios ao OGMO e aos operadores portuários atuantes.

Foi observado que os processos de Saúde e Segurança são executados sem o apoio de um sistema automatizado. Além disso, vislumbra-se a possibilidade de estabelecer mecanismos de controle que dificultem a tentativa de fraude. Soma-se a isso, o fato dos cálculos serem realizados em planilhas eletrônicas individuais, inexistindo uma integração adequada, fato este que inviabiliza uma melhor administração dos recursos envolvidos.

A política de Saúde do Trabalhador visa à promoção da saúde e a prevenção de doenças, que sejam de origem ocupacional ou relacionada ao trabalho, essa busca se dá por meio de pesquisa, tecnologias e práticas de saúde, tanto no plano técnico como político.

A Lei Orgânica da Saúde (Lei Federal 8080/1990), em seu artigo 6º, define a Saúde do Trabalhador como integrante do campo de atuação do Sistema Único de Saúde. Regulamentando os dispositivos constitucionais sobre a Saúde do Trabalhador, mediante um conjunto de atividades que se destina, por meio das ações de vigilância epidemiológica e vigilância sanitária, à promoção e proteção da saúde dos trabalhadores, assim como visa à recuperação e reabilitação da saúde dos trabalhadores submetidos aos riscos e agravos advindos das condições de trabalho.

É importante frisar que a responsabilidade institucional da Saúde do Trabalhador no Brasil é exercida de modo compartilhado entre os Ministérios da Saúde, do Trabalho e Emprego e da Previdência Social (tripartite), isso viabiliza que as ações sejam desenvolvidas de maneira focal ou em âmbito universal, ou ainda intersetorialmente.

A Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador (RENAST), então instituída no ano de 2002, no âmbito do Sistema Único de Saúde, foi desenvolvida para articular ações entre o Ministério da Saúde, Secretarias de Saúde dos Estados, Distrito Federal

e Municípios (Portaria MS/GM nº 1.679/02). Esta rede é composta por Centros Estaduais e Regionais de Referência em Saúde do Trabalhador (Cerest).

O processo como um todo é baseado no cumprimento de leis e normas em vigor. Apresenta-se a seguir, uma breve explanação das Normas de Referência mais utilizadas pela Gerência de Saúde e Segurança, que estabelecem a obrigatoriedade de elaboração e de procedimentos mínimos a ser implementados, podendo os mesmos ser ampliados mediante negociação coletiva de trabalho:

- NR-7 - Esta norma estabelece Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), que trata da obrigatoriedade de elaboração e implementação do PCMSO, por parte dos empregadores, independente do número de trabalhadores, com o objetivo de promover e preservar a saúde.
- NR-9 - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), que trata da obrigatoriedade de elaboração e implementação do PPRA, por parte dos empregadores.
- NR-29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, que tem como objetivo regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

A Lei n. 8.213/1991, que dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social, determina no seu artigo 22 que todo acidente do trabalho ou doença profissional deverá ser comunicado pela empresa ao INSS, sob pena de multa em caso de omissão.

A empresa deverá comunicar o acidente do trabalho, ocorrido com seu empregado, havendo ou não afastamento do trabalho, até o primeiro dia útil seguinte ao da ocorrência e, em caso de morte, de imediato à autoridade competente, sob pena de multa variável entre o limite mínimo e o teto máximo do salário de contribuição, sucessivamente aumentada nas reincidências, aplicada e cobrada na forma do artigo 109 do Decreto nº. 2.173/97. Estes fatos devem ser comunicados ao INSS através do formulário "Comunicação de Acidente do Trabalho - CAT". Essa comunicação, foi prevista inicialmente na Lei nº. 5.316/67, com todas as alterações ocorridas posteriormente até a Lei nº. 9.032/95, regulamentada pelo Decreto nº. 2.172/97.

Mediante a ocorrência de um acidente de trabalho ou agravamento de doenças profissionais, uma Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT) é emitida, conforme exige a Lei. Além disso, a Autoridade Portuária (AP) gera uma Ficha de Análise de Acidente que

inclui um Relatório de Investigação de Acidente de Trabalho elaborado pela AP, OGMO, Operadores Portuários ou qualquer órgão responsável pelo trabalhador acidentado. Cabe ressaltar a importância desta comunicação, principalmente o completo e exato preenchimento do formulário, tendo em vista as informações nele contidas, não apenas do ponto de vista previdenciário, trabalhista e social, mas também estatístico e epidemiológico.

A Autoridade Portuária é a responsável por gerenciar e reportar todas as informações relativas aos acidentes de trabalho que acontecem no Porto, exceto as informações do CAT, sendo estas da responsabilidade do órgão responsável pela escala do trabalhador acidentado, assim como seu cadastramento no sistema do INSS. Para isso, solicita periodicamente relatórios ao OGMO e aos operadores portuários, além de emitir seus próprios mediante incidência em seus funcionários.

Além disso, semestralmente, a Autoridade Portuária, solicita aos Operadores Portuários o envio de uma planilha contendo as estatísticas de acidentes de trabalho que engloba os seguintes indicadores: Nº. de empregados, Nº. Horas Homem Trabalhada (HHT), Acidentes com e sem afastamento, Nº. de acidentes de trajeto, Dias perdidos (Acidentes de trabalho e de trajeto), Taxa de frequência total de acidentes e Taxa de Gravidade. Entretanto, a Gerência de Saúde e Segurança, ressalta a necessidade de ter esses dados trimestralmente, fato este que pode ser facilitado mediante a implantação de um sistema computacional que integre essas informações. Atualmente, este relatório é anual e somente algumas empresas disponibilizam essas informações.

#### **4.1 Aposentadoria Especial - Um capítulo a parte**

Segundo a legislação do INSS, todo trabalhador possui o direito de se aposentar de forma especial, desde que atenda as condições da lei. Porém as condições da lei são difíceis de serem atendidas, porque o INSS exige que todos os dias o trabalhador exerça a mesma atividade. O trabalhador avulso não exerce uma atividade de forma contínua, este trabalhador se submete, a cada dia, a diferentes condições em diferentes localizações.

A receita federal fez uma inspetoria no Porto de Santos, com base em um processo do Ministério Público do Trabalho, para verificar se realmente existiam condições que possibilitassem o trabalhador avulso obter aposentadoria especial. E a conclusão do laudo diz que sim, há condições. Porém, o TPA possui dificuldade em fazer jus desse direito, porque a legislação não permite que haja intermitência das condições de trabalho estabelecidas na lei.

## 4.2 Sistema de Informação

Nas reuniões do Grupo de Trabalho, apontou-se inicialmente para a necessidade de um sistema que automatize informações de saúde do trabalhador portuário com base nas diretrizes da norma regulamentadora NR-7, que estabelece a obrigatoriedade de elaboração e implementação do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), em um 1º nível. Em um nível mais abstrato (2º nível), o sistema permitirá a SEP e ao MS realizar pesquisas sobre um porto ou vários portos, obter consultas consolidadas e gerar relatórios.

As informações estabelecidas no PCMSO fornecem subsídios na prevenção, rastreamento e no diagnóstico precoce dos agravos à saúde relacionados ao trabalho portuário. Além disso, viabilizam a constatação da existência de casos de doenças profissionais ou de danos irreversíveis à saúde do trabalhador. Isto inclui o controle dos exames médicos admissionais, periódicos e demissionais necessários que devem ser realizados, de acordo com os riscos profissionais existentes nas atividades do trabalhador, assim como a periodicidade de realização dos mesmos. (Segundo a convenção 152, OIT).

O sistema deve adotar modelos de informação padronizados podendo estender os parâmetros mínimos e as diretrizes estabelecidas na NR-7, de acordo com as necessidades vislumbradas pelo segmento portuário, por meio do cumprimento da Matriz elaborada pela SEP/PR e MS e em concordância com a Política Nacional de Saúde do Trabalhador. Além disso, deve incorporar as informações levantadas, com o objetivo de corrigir as inconformidades observadas na ocorrência de adoecimentos e eventos correlatos oriundas do Acordo de Cooperação Técnica da SEP/PR com o Ministério da Saúde.

O Ministério da Saúde trabalha hoje com o Sistema de Informação de Agravos de Notificação (SINAN) que é alimentado, principalmente, pela notificação e investigação de casos de doenças e agravos que constam da Lista nacional de doenças de notificação compulsória (Portaria nº 1.461/GM/MS de 22 de dezembro de 1999).

Para os efeitos da aplicação da Lei nº 6.259, de 30 de outubro de 1975, e de sua regulamentação, constituem objeto de notificação compulsória, em todo o território nacional, as doenças a seguir relacionadas: Cólera, Coqueluche, Dengue, Difteria, Doença de Chagas (casos agudos), Doença Meningocócica e Outras Meningites, Febre Amarela, Febre Tifóide, Hanseníase, Hantavirose, Hepatite B, Hepatite C, Leishmaniose Visceral, Leptospirose, Malária (em área não endêmica), Meningite por *Haemophilus influenzae*, Poliomielite, Paralisia Flácida Aguda, Peste, Raiva Humana, Rubéola, Síndrome da Rubéola Congênita,



Sarampo, Sífilis Congênita, Síndrome da Imunodeficiência Adquirida (Aids), Tétano e Tuberculose.

Mas é facultado a estados e municípios incluir outros problemas de saúde importantes em sua região, como varicela no estado de Minas Gerais ou difilobotríase no município de São Paulo.

O SINAN disponibiliza em seu website o dicionário de dados, utilizado para o cadastro dos agravos, e um módulo de tabulação de dados que permite que o usuário combine os fatores disponíveis para obtenção de relatórios nos formatos html (tabela), csv ou xls.

Os dados do SINAN poderão em um momento futuro serem importados através de captadores automáticos de dados para a base de ocorrências do SisSTP, embora não exista uma preocupação específica com a população portuária ou com acidentes que não envolvam doenças

### **4.3 Resultados parciais**

Os resultados apresentados referem-se às ações desenvolvidas pelo Grupo de Trabalho sobre Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário, equipe esta formada e amparada no Acordo de Cooperação Técnica entre a Secretaria de Portos da Presidência da República e o Ministério da Saúde nos anos de 2011 a 2013.

A articulação com Instituições Federais e locais visa à obtenção de apoio político, técnico e financeiro, para a implantação dos planos, programas, projetos e ações demandados pelo Acordo aqui citado. Essa articulação já demandou algumas ações conforme abaixo:

Ações da SEP/PR em decorrência do Acordo de Cooperação Técnica:

#### **Acordo de Cooperação com CASNAV /SERPRO**

**Título:** Prestação de Serviços de Especificação e Modelagem dos Requisitos de Alto Nível do Sistema Computacional de Apoio à Decisão da Saúde do Trabalhador Portuário, no Porto de Santos.

#### **Acordo de Cooperação com a UNIFESP**

**Título:** Estudo das Condições de Trabalho, Saúde e Adoecimento no Porto de Santos.

**Ações realizadas nos Portos após a apresentação do Acordo de Cooperação:****Palestras realizadas nos Portos de Santos e Ceará:*****Agência do INSS-***

- Temas:** 1) Aposentadoria Especial  
2) Orientação de Perícia Médica  
3) Reabilitação de trabalhadores

***Secretaria Regional do Trabalho***

- Temas:** 1) Segurança e Saúde no Trabalho Portuário  
2) Legislação e Normas Regulamentadoras

***UNIFESP em parceria com a CODESP: Porto de Santos***

- Temas:** 1) Alterações psicofisiológicas nos trabalhos em turno diurno e noturno  
2) Stress em ambientes com ganhos motivados por participação nos lucros e resultados  
3) Organização do trabalho portuário  
4) Condições ergonômicas dos postos de trabalhos  
5) Busca ativa, diagnóstico, tratamento e cura das doenças presentes no ambiente portuário.

***CEREST - Santos em Parceria com o OGMO Santos***

- Temas:** 1) Câncer de pele  
2) Lombalgias/ lér/dort  
3) Controle de pragas urbanas  
4) Prevenção de acidentes e doenças do trabalho  
5) Vacinação  
6) Dst/aids/hepatites  
7) Relacionamento interpessoal  
8) Saúde da mulher  
9) Saúde do homem

**Produção de Vídeos: CEREST de Santos** - elaboração de 4 vídeos institucionais

**Tema:** Saúde do Trabalhador e Qualidade de Vida

- 1- Prevenção de doenças cardiovasculares no homem
- 2 - Doenças da próstata e disfunção erétil
- 3 - Prevenção de transtornos do sistema osteomuscular
- 4 - Saúde mental e qualidade de vida

**Local de Capacitações de Promoção à Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário:**

OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra

CENEP - Centro de Excelência Portuária - Santos

CVT - Centro Vocacional Tecnológico - Fortaleza

CERESTs- Centro de Referência em Saúde do Trabalhador - Santos/Fortaleza/Belém e Natal

Universidade Federal de São Paulo - UNIFESP

**4.4 Resultados esperados***4.4.1 Novas etapas*

1. Publicar as “Diretrizes de Vigilância e Atenção à Saúde e Segurança dos Trabalhadores Portuários”;
2. Publicar pesquisa sobre a saúde e segurança dos trabalhadores portuários a partir do levantamento de doenças e acidentes nas diferentes categorias profissionais que compõem a atividade portuária;
3. Informar sobre a cobertura de saúde que atende ao trabalhador portuário, bem como as unidades de referência em atenção à Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário;
4. Realizar o mapeamento das áreas de exposição de riscos nas atividades portuárias;
5. Realizar encontros para capacitação dos portuários e profissionais de saúde e segurança dos portos;
6. Realizar monitoramento e avaliação das atividades promovidas pelo Grupo de Trabalho sobre saúde e segurança do trabalhador portuário;
7. Desenvolver um sistema de consultas e trocas de informações sobre saúde e segurança do trabalhador portuário;
8. Publicar material técnico-informativo no âmbito do projeto “Série Cartilhas

Ambientais” da ANTAQ e outros que venham a ser sugeridos pelo grupo de trabalho;

9. Elaborar e publicar instrumentos normativos que sirvam como subsídios às ações fiscalizadoras por parte dos agentes do Estado.

#### *6.4.2 Inclusão dos Centros de Referências em Saúde do Trabalhador no Processo do Acordo*

O Centro de Referência em Saúde do Trabalhador (CEREST) é convidado a participar do processo de vigilância em saúde e segurança do trabalhador portuário, com o recurso que eles já possuem. O CEREST tem sido um importante ator nesse processo, pois tem possibilitado a articulação com o setor saúde local, além de contribuir na vigilância em saúde e segurança do trabalhador que abrange as ações de vigilância, promoção, prevenção e controle de doenças e agravos à saúde, devendo constituir espaço de articulação de conhecimentos e técnicas.

É importante frisar que a vigilância da saúde do trabalhador caracteriza-se como um conjunto de atividades destinadas à promoção e proteção, recuperação e reabilitação da saúde dos trabalhadores submetidos aos riscos e agravos advindos das condições de trabalho.

#### *4.4.3 Agenda de Compromissos*

Para o desenvolvimento do processo foi construída uma Agenda de compromissos das atividades a serem avaliadas no processo de conhecimento da situação da saúde e segurança dos trabalhadores, para os anos de 2011/2013. Esta Agenda foi articulada pela SEP/PR e MS e acordada pelos membros do Grupo de Trabalho com o compromisso de participação e empenho na construção de uma abordagem interdisciplinar e intersetorial.

#### *4.4.4 Considerações finais*

Este estudo tem o objetivo de fazer o levantamento das necessidades de saúde e segurança do trabalhador portuário para que os mesmos possam ter acesso e atenção a saúde integral no seu local de trabalho e também de estabelecer diretrizes para um programa nacional, que será replicado em todos os portos marítimos brasileiros.

Para o conhecimento do perfil de morbi-mortalidade dos trabalhadores a SEP/PR e o MS, com o apoio da Autoridade Portuária, estão realizando um levantamento de dados

sobre as doenças e os acidentes nas diferentes categorias profissionais que compõem a atividade portuária, para que, a partir deste conhecimento, se possa desenvolver as ações dispostas no quadro a seguir.

<p><b>1. Construção da “Política de Vigilância e Atenção à Saúde e Segurança dos Trabalhadores Portuários” que inclui:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Inserção desse trabalhador na rede de saúde.</li><li>• Dimensionar uma unidade de referência em atenção à Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário, a partir do conhecimento das condições de trabalho, saúde, segurança e dos serviços de saúde acessados (considerando a indissociabilidade das ações de vigilância e assistência).</li><li>• Elaboração de diretrizes para prevenir, diminuir e eliminar riscos à saúde e segurança do trabalhador portuário, como forma de garantir a prestação de serviços eficiente e adequada nos portos brasileiros.</li><li>• Educação para o autocuidado.</li><li>• Criação de uma rede inter setorial para discutir e implementar ações de vigilância em saúde ambiental no ambiente portuário.</li><li>• Criação de uma rede inter setorial para discutir e implementar ações de vigilância em saúde para o trabalhador nos portos.</li></ul>
<p><b>2. Criar ambiente de articulação entre os diferentes seguimentos da Sociedade Civil e Administradoras Portuárias</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Investigar as transformações do trabalho portuário e suas implicações sobre a saúde, o adoecimento e o sofrimento destes trabalhadores.</li><li>• Conhecimento da realidade dos trabalhadores portuários.</li></ul>

Quadro 4 - Próximas ações

Fonte: Elaborado pela Autora

## 5 CONCLUSÃO

Os postos de trabalho no porto são variados. Há desde funções burocráticas, menos expostas aos riscos, a funções de trabalho braçal intenso, de extrema exposição, inclusive, as intempéries do dia a dia. Estas funções são regulamentadas pelas normas e leis que regem o funcionamento e os processos dos portos no Brasil. Os serviços são, geralmente, de alta periculosidade requerendo grande esforço físico e atenção constante do trabalhador. Não obstante, existe um grande número de acidentes de trabalho, inclusive fatais.

Sabe-se que a saúde é um direito do ser humano, reconhecido pela Declaração Universal dos Direitos Humanos e consagrado pela Constituição Brasileira de 1988. É indissociável do bem-estar, traduzido em qualidade de vida e de abrangência não apenas do indivíduo, mas da sociedade como um todo.

A Organização Mundial de Saúde e a Organização Internacional do Trabalho preveem como direito de todo cidadão o trabalho saudável e seguro em ambientes que permitam uma vida social e economicamente produtiva. No entanto, o que se constata no contexto brasileiro é um número elevado de acidentes e agravos relacionados ao trabalho que depõem contra as normas desses organismos internacionais aos quais o Brasil é signatário.

Também se faz necessário o conhecimento da rede de atenção à saúde que estes trabalhadores utilizam, seja pública ou privada, devendo ser mapeado a existência de serviços de saúde e a real utilização por parte dos trabalhadores, ou seja, na medida em que o acesso aos serviços de saúde é conhecido, pode-se indicar como será estruturado o serviço de atendimento ao trabalhador portuário.

Além disso, estima-se que será possível conhecer melhor e controlar os sub-registros das doenças e acidentes relacionados ao trabalho, e subsidiar ações fiscalizadoras (que devem ser realizadas pelo Ministério do Trabalho). Desse modo, estaremos contribuindo para as necessárias melhorias à qualidade de vida desses trabalhadores, constituiu-se em ação de grande interesse para a SEP/PR e uma oportunidade de aumentar o conhecimento da situação de saúde e de segurança do trabalho na área portuária, o que permitirá promover políticas e ações mais efetivas e eficazes no espaço portuário.

É também relevante mencionar o ganho para a comunidade portuária, que passará a contar com referências importantes no que diz respeito às questões de saúde e segurança do trabalhador.

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, Márcio Sebastião. **Responsabilidade Civil do Operador Portuário pelas Avarias Marítimas**. Disponível em:

<<http://novo.juristas.com.br/informacao/artigos/responsabilidade-civil-do-operador-portuario-pelas-avarias-maritimas/72/>>. Acesso em: 13 jan. 2013.

ALIANÇA. **Cabotagem**. Disponível em:

<[http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/company/businessareas\\_2/cabotage/cabotage\\_1.jsp](http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/company/businessareas_2/cabotage/cabotage_1.jsp)>. Acesso em: 13 jan. 2013.

ANS (Agência Nacional de Saúde Suplementar). **Resolução Normativa n. 253, de 5 de maio de 2011**. Dispõe sobre o procedimento físico de ressarcimento ao SUS, previsto no art. 32 da Lei nº 9.656, de 3 de junho de 1998, e estabelece normas sobre o repasse dos valores recolhidos a título de ressarcimento ao SUS. Disponível em:

<[http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/ans/2011/res0253\\_05\\_05\\_2011.html](http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/ans/2011/res0253_05_05_2011.html)>. Acesso em: 11 jan. 2013.

ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). **Glossário Setor Portuário**.

Disponível em:

<[http://www.previ.com.br/pls/portal/docs/PAGE/PREVI\\_DESENV/INVESTIMENTOS/GOVERNANCA/GOV\\_CONSELHEIROS/CONT\\_CONSELHEIROS/GLOSSARIO\\_PORTUARIO.doc](http://www.previ.com.br/pls/portal/docs/PAGE/PREVI_DESENV/INVESTIMENTOS/GOVERNANCA/GOV_CONSELHEIROS/CONT_CONSELHEIROS/GLOSSARIO_PORTUARIO.doc)>. Acesso em: 19 jan. 2013.

BARROS, Flávia Moraes; FABRE, Michele; FABRE, Luiz. **Notícias do Mundo do Trabalho: Trabalho Portuário**. Disponível em:

<[http://www.fabrecursosjuridicos.com.br/ead/noticias/170/2013/06/nova\\_lei\\_do\\_trabalho\\_portuario](http://www.fabrecursosjuridicos.com.br/ead/noticias/170/2013/06/nova_lei_do_trabalho_portuario)>. Acesso em: 2 ago. 2013.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988**.

Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 15 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 1.561, de 21 de fevereiro de 1952**. Dispõe sobre a profissão de conferente de carga e descarga, nos portos organizados do país. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1561-21-fevereiro-1952-361339-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 2.191, de 5 de março de 1954**. Dispõe que o conserto de carga e descarga, nos portos organizados, será feito, com exclusividade, por profissionais matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo. Disponível em:

<<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=145613&norma=166817>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 4.859, de 26 de novembro de 1965**. Revoga a Lei nº 4.127, de 27 de agosto de 1962, e estabelece normas para prestação do serviço de vigilância portuária por vigias matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo. Disponível em:

<<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=116110&tipoDocumento=L EI&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 15 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 8.029, de 12 de abril de 1990.** Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da administração Pública Federal, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8029cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8029cons.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 8.080, de 19 de setembro de 1990.** Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8080.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8080.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 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). Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm)>. Acesso em: 19 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996.** Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9277.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9277.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997.** Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 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. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9719.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9719.htm)>. Acesso em: 19 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 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. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/L11518.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/L11518.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 11.610, de 12 de dezembro de 2007.** Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/Lei/L11610.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Lei/L11610.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2013.

BRASIL. **Lei n. 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. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso em: 11 ago. 2013.

**BRASIL. Medida Provisória n. 217, de 27 de setembro de 2004.** Abre crédito extraordinário aos Orçamentos Fiscal e de Investimento da União, para os fins que especifica. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/97367/medida-provisoria-217-04>>. Acesso em: 10 jan. 2013.

**BRASIL. Medida Provisória n. 369, de 7 de maio de 2007.** Acresce e altera dispositivos da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/Mpv/369.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/369.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2013.

**BRASIL. Decreto n. 56.367, de 27 de maio de 1965.** Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo, e que deverão ser incluídas nas instruções sobre o exercício da profissão de conferente de carga e descarga, baixadas nos termos da Lei nº 1.561, de 21 de fevereiro de 1952 e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-56367-27-maio-1965-396577-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

**BRASIL. Decreto n. 56.414, de 4 de Junho de 1965.** Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo e que deverão ser incluídas nas instruções sobre a profissão do Consertador de Carga e Descarga, baixadas nos termos da Lei número 2.191, de 5 de março de 1954, e dá outras providências. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=115686&tipoDocumento=D EC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

**BRASIL. Decreto n. 56.467, de 15 de junho de 1965.** estabelece normas a serem observadas pelos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo na elaboração da regulamentação local do trabalho dos vigias portuários e dá outras providências. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=188168&tipoDocumento=D EC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

**BRASIL. Decreto n. 1.467, de 27 de abril de 1995.** Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/d1467.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1467.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2013.

**BRASIL. Decreto n. 1.596, de 17 de agosto de 1995.** Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/D1596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1596.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2013.

**BRASIL. Decreto n. 6.620, de 29 de outubro de 2008.** Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6620.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6620.htm)>. Acesso em: 10 jan. 2013.

BRASIL. **Decreto n. 8.033, de 27 de junho de 2013.** Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm)>. Acesso em: 19 ago. 2013.

BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Manual de Cooperação técnica e financeira por meio de convênios.** MS/SE: Brasília, 2007.

BRASIL. MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Manual do trabalho portuário e ementário.** Brasília: MTE, SIT, 2001.

CARVALHO, Francisco Edivar. Trabalhadores portuários avulsos e órgão gestor de mão-de-obra. Aspectos trabalhistas e previdenciárias. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 368, 10 jul. 2004 . Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/5434>>. Acesso em: 15 jan. 2013.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho portuário avulso antes e depois da lei de modernização dos portos.** São Paulo: LTr, 2005.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede.** Paz e Terra: São Paulo, 1999.

CNT (Confederação Nacional de Transportes). **Pesquisa CNT do transporte marítimo.** Brasília: CNT, 2012. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/pesquisa\\_maritima\\_2012.pdf](http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/pesquisa_maritima_2012.pdf)>. Acesso em: 19 jan. 2013.

FABRE, Luiz. **Os impactos da nova lei portuária sobre o trabalho avulso.** Disponível em: <[http://www.fabrecursosjuridicos.com.br/ead/artigos/261/2013/09/os\\_impactos\\_da\\_nova\\_lei\\_portuaria\\_sobre\\_o\\_trabalho\\_avulso](http://www.fabrecursosjuridicos.com.br/ead/artigos/261/2013/09/os_impactos_da_nova_lei_portuaria_sobre_o_trabalho_avulso)>. Acesso em: 5 set. 2013.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Século XXI:** o dicionário da língua portuguesa. 3. ed. rev. e amp. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

KAPPEL, Raimundo F. **Portos brasileiros:** novo desafio para a sociedade. Disponível em: <[http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF\\_SIMP/textos/raimundokappel.htm](http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm)>. Acesso em: 19 jan. 2013.

ITAPOÁ por dentro. Disponível em: <<http://itapoapordentro.blogspot.com.br/2010/12/porteineres-e-transteineres-do-porto-de.html>>. Acesso em: 15 jan. 2013.

MACHIN, Rosana; COUTO, Márcia Thereza; ROSSI, Cintia Cristina Silva. Representações de trabalhadores portuários de Santos-SP sobre a relação trabalho-saúde. **Saude soc.**, São Paulo , v. 18, n. 4, dez. 2009 .

MARONE, Eduardo; SOARES, Carlos Roberto; KAPPEL, Raimundo F.; ALBUQUERQUE, Marília G. de. **Os portos brasileiros frente à ciência, tecnologia e inovação:** um novo desafio para a sociedade. Disponível em: <[www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF.../raimundokappel.htm](http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF.../raimundokappel.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2013.

MENDES, René. **Máquinas e acidentes de trabalho.** Brasília: MTE/SIT/MPAS, 2001.

MORAES, Hito Braga de. **Portos**. Belém: Faculdade de Engenharia Civil: 2009.

PONTA D'AREIA, 1859. Disponível em:

<<http://www.fotolog.com.br/niteroiantigo/3752200/>>. Acesso em: 13 jan. 2013.

PORTOPÉDIA. Disponível em: <<http://portogente.com.br/portopedia/>>. Acesso em: 10 jan. 2013.

SALES, André. O *boom* dos terminais portuários. **Revista Tecnológica**, n. 80, nov. 2007.

SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entre guerras**. Campinas: Unicamp, 2003.

SOARES, Jorgana Fernanda de Souza *et al.*. O risco do uso de drogas no trabalho portuário. **Escola Anna Nery Revista de Enfermagem**, n. 11, v. 4, p. 593-598, dez. 2007.

## APÊNDICE B - PORTOS

### 1 PORTOS

#### 1.1 Breve histórico dos portos brasileiros

A exploração das vias marítimas para transporte de pessoas e de mercadorias remonta à antiguidade. Os portos, que a princípio se constituíam em estruturas rudimentares, vêm se desenvolvendo ao longo do tempo, alcançando sofisticadas instalações e grandes dimensões. (MARONE *et al.*, 2013)

Institucional e organizacionalmente as atividades que nelas tinham lugar também foram se estruturando, notadamente a partir do século XIII, até se transformarem nos enormes complexos portuários atuais. Essa evolução acompanhou, influenciando e sendo influenciada, as evoluções na organização da produção e da atividade comercial, da relação do homem com o seu meio, em especial com o tecido urbano, e da forma de organização política e econômica da sociedade. (MARONE *et al.*, 2013, p. 3)

O desenvolvimento portuário acompanha a evolução da construção naval. O crescimento do comércio entre as nações leva à necessidade de melhorar os meios de transporte de mercadorias. Dessa forma, além do aumento do número de embarcações, o tamanho das embarcações também é aumentado, levando à necessidade de modernização dos portos para atender a esta demanda. (MORAES, 2009)

A evolução dos portos brasileiros segue este mesmo padrão. Porém, a história brasileira apresenta referenciais que merecem destaque, entre eles, a abertura dos portos para as nações amigas e a lei de modernização dos portos.

##### *1.1.1 O Brasil Colônia e a abertura dos portos*

Quando ainda era colônia de Portugal, o comércio externo brasileiro era limitado à exploração das riquezas naturais pela Coroa Portuguesa. Em 28 de janeiro de 1808, D. João VI decreta a abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal. A carta régia (Figura 2) marcou o fim do Pacto Colonial, findando a proibição de que o Brasil realizasse o comércio diretamente com outros países.

A primeira grande experiência do Brasil no cenário do comércio internacional tem como marco o ano de 1808, graças ao Decreto de Abertura dos Portos, promulgado na época por Dom João 6º, príncipe regente da coroa portuguesa. Novo impulso ao melhoramento e aparelhamento dos portos nacionais foi obtido com a Lei das Concessões, do ano de 1869, permitindo a participação da iniciativa privada no financiamento de obras portuárias. (CNT, 2012, p. 12)

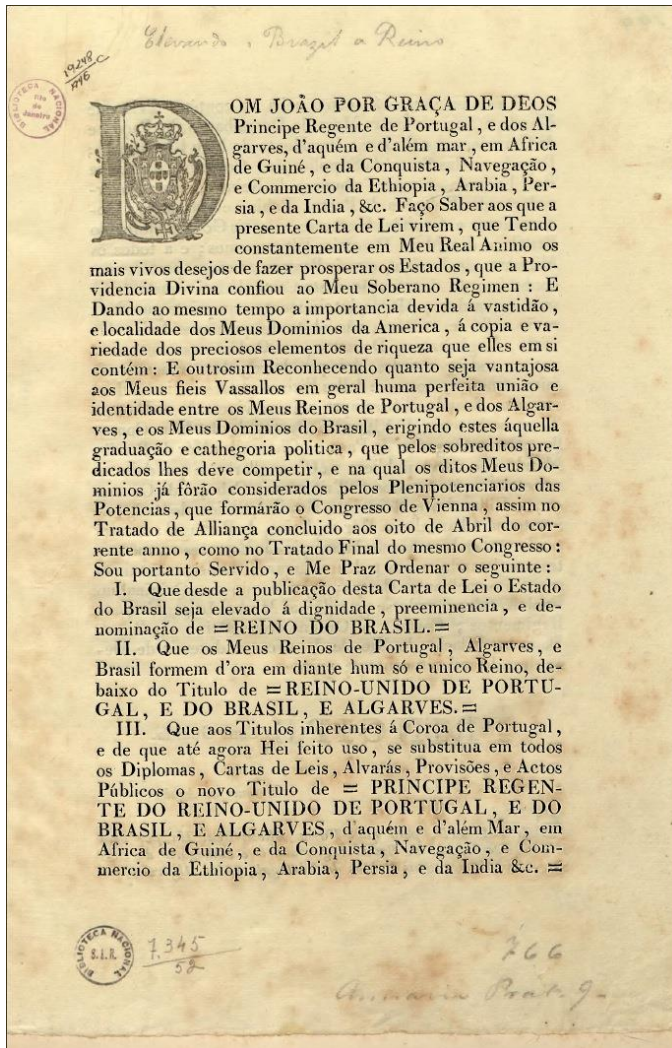


Figura 16 - Carta Régia de abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal  
Fonte: Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/djoaovi/depoisdjoao.html>>. Acesso em: 10 jan. 2013.

O fim do monopólio português sobre os produtos brasileiros ocorre em momento de melhorias advindas da chegada da família real no Brasil, que ocorreu no mesmo ano. Contudo, os investimentos no setor portuário se limitaram à construção de atracadouros de madeira com pequenos trapiches, em águas abrigadas (em baías ou canais) e não em águas profundas, repetindo o modelo que já se utilizava à época (Figura 2). (MARONE *et al.*, 2013)



Figura 17 - Imagem do Porto de Santos em 1880

Fonte: Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Cafe\\_porto\\_Santos\\_1880.jpg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Cafe_porto_Santos_1880.jpg)>. Acesso em: 11 jan. 2013.

Todavia, tais investimentos contribuíram na realização do comércio de madeira, de ouro e de outras riquezas naturais existentes no País, na importação de produtos manufaturados e de outras especiarias para a nobreza, bem como no tráfego de escravos da África. O trabalho nos portos era basicamente braçal e apoiado na mão de obra escrava. A lucratividade obtida com a atividade desperta o interesse também do setor privado pela exploração das atividades portuárias.

Em 1846, Irineu Evangelista de Sousa - Barão e Visconde de Mauá - organizou a Companhia de Estabelecimento da Ponta D'Areia<sup>17</sup>, no Porto de Niterói (Figura 3), de onde partiam navios destinados à cabotagem na costa brasileira, como também de linhas para o Atlântico Sul, América do Norte e Europa.

---

<sup>17</sup> Ponta d'Areia (Niterói/RJ), por sua posição geográfica, encontra-se diretamente relacionada às águas da Baía da Guanabara. No estaleiro que funcionava na Península da Armação, construíam-se barcos a vapor, caldeiras e peças fundidas em ferro. A Companhia de Comércio e Navegação, de Pereira Carneiro e Cia. Ltda., também estabelecida na Ponta D'Areia, possuía importante frota de cabotagem e negociava com sal e grandes armazéns gerais. O dique era usado para manutenção da frota e também atendia a outras empresas. (PONTA, 2013)

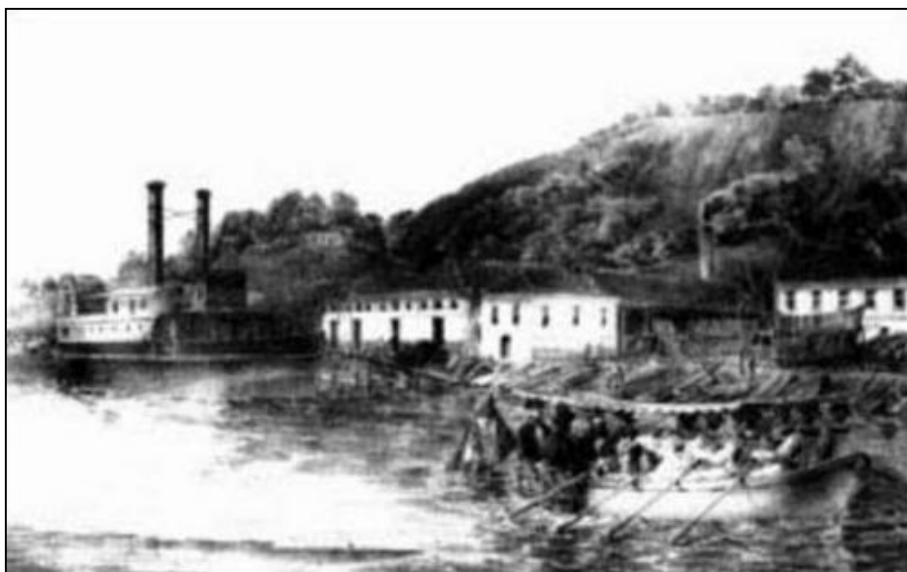


Figura 18 - Imagem da Ponta D`Areia em 1856.  
Fonte: Extraído de Ponta D`Areia (2013)

### *1.1.2 A Proclamação da República e a privatização das administrações dos portos*

Com o advento da proclamação da República, as administrações dos portos foram privatizadas, sendo a primeira a do Porto de Santos. Em 1869, o governo imperial permite a exploração da atividade portuária à iniciativa privada, levando investimentos na modernização dos portos.

Em lugar dos trapiches e pontes fincadas em terreno pantanoso, foram construídos 260 metros de cais e, com isso, permitida a atracação de navios com maior calado. Dava-se, assim, partida às operações do primeiro porto organizado, explorado pela iniciativa privada através da, então constituída, Companhia Docas de Santos. (MARONE *et al.*, 2013, p. 4)

Os portos passam, assim, a ser tratados como instituições extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional. Durante o período monárquico e nas primeiras décadas da República, os governantes reconheciam a importância dos portos na expansão da economia do País.

### *1.1.3 A Revolução de 1930 e a estatização da atividade portuária*

A partir da Revolução de 1930, houve novas mudanças, pois até então as atividades portuárias eram privadas, com caráter pontual de desenvolvimento. Já a partir de 1934, com o chamado “Estado Novo” e com um programa estatizante, os portos passam ao controle do Estado. Esta estatização da atividade portuária sofre severas críticas, já que muitos

entendem ter havido certa paralisia no desenvolvimento dos portos, vindo a se tornarem cada vez mais ineficientes devido à intensa intervenção do Estado.

O Estado passa, assim, a assumir a responsabilidade pelos investimentos no Sistema Portuário Nacional (SPN). Para gerenciar esse processo, foi criado o Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN), em 1934, responsável por diversas transformações ao longo dos anos. Em 1943, o DNPN foi reformado, passando a denominar Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC), que, por sua vez, foi transformado, em 1963, na autarquia Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). Em 1975, o DNPVN foi extinto e deu origem à Empresa de Portos do Brasil S/A (Portobrás). “A Portobrás atuou como autoridade portuária nacional, sendo responsável pela exploração econômica e administração direta dos portos, ou por meio de suas subsidiárias, denominadas Companhias Docas.” (CNT, 2012, p. 16)

Com a Portobrás, instituída na forma de *holding*, que representava o interesse do governo em centralizar atividades portuárias. Desta maneira, seguindo o critério de centralização da administração pública federal vigente à época, iniciado no Estado Novo e intensificado após 1964, era consolidado o modelo monopolista estatal para o Sistema Portuário Nacional. (MARONE *et al.*, 2013)

#### *1.1.4 O Golpe de 1964 e a falta de investimento no setor portuário*

Durante o regime da ditadura militar, após o golpe de 1964, o enfoque se voltou para a área de segurança. O setor portuário não recebeu, dessa forma, o incentivo necessário para o aumento da movimentação de mercadoria nem para o avanço tecnológico das operações.

Nessa fase, as relações de trabalhadores e empresários estava sob total controle do aparelho do Estado, não permitindo a modernização das atividades portuárias. A época se caracterizou por uma legislação paternalista e autoritária, bem como pela inexistência de uma política de modernização para os portos.

Ao longo dos anos foi-se criando uma expressiva massa de trabalhadores da orla marítima envolvida com as operações portuárias. Tentou-se a organização das relações de trabalho, com criação da Delegacia do Trabalho e dos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo. Ao Conselho Superior do Trabalho Marítimo cabia controlar todos os atos normativos para operação, inclusive as taxas portuárias. O excessivo contingente de mão de obra todavia tornava os custos das operações de carga e descarga exageradamente elevados. (MARONE *et al.*, 2013)



### 1.1.5 Lei de Modernização dos Portos

A partir da década de 1990, os portos de praticamente todos os países passam por profundas reformas, a fim de compatibilizá-los com a nova ordem econômica e política internacional, representada pela globalização e pela intensificação das trocas internacionais. Situação que não foi diferente no território nacional, já que os portos estão diretamente correlacionados ao desempenho do comércio internacional e à demanda por ganhos contínuos e exponenciais na eficiência produtiva.

No início de 1993, o sistema portuário brasileiro passava por uma crise institucional sem precedentes, principalmente pelas nefastas consequências advindas com a abrupta dissolução da Portobrás, por força da Lei n. 8.029, de 12 de abril de 1990, criando um desastroso vazio institucional.

Assistia-se ao fortalecimento do embate sobre a reforma portuária no Brasil, tida como requisito básico para a retomada do crescimento econômico. Mirando a modernização, as posições pró reforma indicavam a necessidade de mais e melhores equipamentos e instalações - para aumentar a eficiência dos serviços e reduzir seus custos - e de novas formas de regulamentação das operações de cais, sobretudo quanto ao uso da mão de obra. Ambos os aspectos implicavam, segundo os atores empresariais, avanços na privatização dos serviços portuários. (MARONE *et al.*, 2013, p. 6)

O processo culminou com a aprovação da Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”, que modificou completamente a estrutura portuária brasileira, permitindo a progressiva desestatização do setor e, como resultado, no estímulo à concorrência. Desde então, vários portos e terminais privados passaram a disputar as cargas. (MARONE *et al.*, 2013)

Em 1990, com a extinção da Portobrás, o Sistema Portuário Brasileiro passou a ser administrado pelas Companhias Docas. Para suprir a lacuna deixada pela Portobrás, foi promulgada a Lei n. 8.630/93, que visou contribuir para a modernização portuária e estabelecer diretrizes para o desenvolvimento do setor. Posteriormente, com vistas à estruturação institucional e o aperfeiçoamento da gestão portuária, foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, em 2001, e a Secretaria Especial de Portos - SEP, em 2007. (CNT, 2012, p. 17)

Ainda nesta época, deu-se o início do processo de “enxugamento” administrativo que teve por base a extinção abrupta da Portobrás, sem deixar, em seu lugar, uma organização para regular o setor portuário. Com isto os portos brasileiros aderiram ao processo de amplas reformas. De início, essas reformas foram balizadas apenas por algumas alterações pontuais, destinadas a romper antigas tradições julgadas “obstaculizantes à modernização”. (MARONE *et al.*, 2013, p. 6)

A Lei n. 8.630/1993 “permitiu a transferência da exploração e gestão dos serviços portuários para o setor privado e trouxe significativos ganhos para eficiência portuária do país” (CNT, 2012, p. 204).

A privatização da operação portuária permitiu uma melhora nos índices de eficiência e de segurança dos serviços prestados aos usuários. “Antes da privatização, eram embarcados oito contêineres/hora nos portos brasileiros. Atualmente, o índice aumentou para 50 unidades/hora”. (SALES, 2007, p. 18)

O Decreto n. 1.467, de 27 de abril de 1995, criou o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos (Gempo), com o objetivo de coordenar as providências necessárias para a modernização do Sistema Portuário Brasileiro e promover a efetivação plena da Lei n. 8.630/1993. O Gempo tem como principais atribuições a elaboração, a implantação e o monitoramento do Programa Integrado de Modernização Portuária (Pimop). O Gempo também atua:

[...] no sentido de acelerar a implementação de medidas para descentralizar a execução dos serviços portuários prestados pela União, além de adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários e adotar medidas visando o efetivo funcionamento dos OGMOs e dos CAPs, bem como a racionalização das estruturas e procedimentos das administrações portuárias. (CNT, 2012, p. 16)

Por meio do Decreto n. 1.596, de 17 de agosto de 1995, o Gempo ficou responsável pelo levantamento dos trabalhadores portuários em atividade. Tal levantamento tinha por finalidade:

[...] apoiar o planejamento do treinamento e da habilitação profissional do trabalhador portuário, com vínculo empregatício e avulso, e fornecer subsídios à tomada de medidas que contribuíssem para o equilíbrio social nas relações capital-trabalho. Entre outros objetivos, esse levantamento visava fornecer elementos que possibilitassem a fiscalização da atuação dos OGMOs, além de atender a outras necessidades consideradas essenciais ao planejamento econômico e social. (CNT, 2012, p. 19)

Simultaneamente com a atuação do Gempo, outro passo em prol da melhoria da qualidade da prestação do serviço portuário foi dado em novembro de 1995, com a implantação do Programa de Privatização dos Portos, coordenado pelo Ministério dos Transportes.

O programa visava buscar parcerias com o setor privado para reduzir os custos e otimizar o uso das instalações portuárias para o arrendamento de áreas e instalações em todos os portos públicos, na modalidade de leilão ou concorrência pública. (CNT, 2012, p. 9)

A continuidade da política do Programa de Privatização dos Portos se deu com a Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996, que autorizou a União, por meio do Ministério dos

Transportes, a delegar a administração e a exploração dos portos públicos aos municípios ou aos estados, com prazo de 25 anos e com a possibilidade de prorrogação por igual período.

Entre os avanços mais importantes do setor na primeira década após a Lei de Modernização dos Portos, destaca-se a Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001, que reestruturou a estrutura administrativa do setor de transportes, que passou a ser regulado por agências independentes. Essa lei resultou na criação do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT), além da criação da própria Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Apesar da abertura da atividade portuária à iniciativa privada, o nível de interferência estatal ainda é considerado elevado, restringindo a flexibilidade e a agilidade das decisões e das operações. Além disso, como analisa a Confederação Nacional de Transportes, embora existam recursos privados e demanda por serviços, assiste-se a “uma contenção dos investimentos no setor, “em decorrência da instabilidade regulatória, impedindo a expansão portuária privada. Esse cenário gera sobrecarga do sistema portuário e, conseqüentemente, atrasos nas operações de embarque e desembarque, o que pode aumentar o custo de operação”. (CNT, 2012, p. 204)

O Decreto n. 6.620, de 29 de outubro de 2008, trouxe restrições adicionais, não previstas na Lei n. 8.630/1993. Previu barreiras à instalação de novos terminais privativos de uso misto e, assim, limitando a maior participação do setor privado na operação do sistema portuário do país.

Tal fato reflete diretamente na possibilidade de expansão do sistema portuário, impedindo uma possível concorrência que traria benefícios para os seus usuários. Essas falhas na implementação do novo marco legal, aliadas às medidas introduzidas nos últimos anos, estagnaram o processo de modernização do Sistema Portuário Nacional. Em suma, o atual marco regulatório gera assimetrias concorrenciais, insegurança para o investimento e, portanto, não favorece a expansão econômica sustentada. Assim, é necessário que haja uma reestruturação institucional do sistema de gestão e exploração dos serviços portuários, estabelecidos na Lei n. 8.630/93, assegurando a implementação plena desse modelo. (CNT, 2012, p. 204)

### *1.1.6 Modernização dos Portos*

Para a CNT, o setor portuário brasileiro está sobrecarregado. Os atrasos constantes geram um verdadeiro efeito dominó, afetando toda a cadeia de transporte das mercadorias destinadas ao comércio internacional, aumentando os custos de todo o sistema. (CNT, 2012)

A economia do Brasil é prejudicada, uma vez que o país perde competitividade frente aos demais países do mundo pelo encarecimento de seus produtos, com os altos valores logísticos embutidos. É necessário eliminar essas distorções para permitir que os portos se ajustem isonomicamente, reduzindo os custos do transporte e proporcionando maior concorrência e dinamismo. (CNT, 2012, p. 192)

Para que a navegação seja utilizada em maior escala, necessário se faz uma melhoria no setor de modo a torná-lo mais atrativo e competitivo, com prazos mais confiáveis no embarque e no desembarque de mercadorias, aumentando a confiabilidade no sistema.

A infraestrutura portuária brasileira pode ser considerada como insuficiente, apresentando problemas como limitações de espaço nos terminais e nas retroáreas para armazenamento de produtos e contêineres, além de carência e obsolescência de equipamentos.

Por causa da pouca disponibilidade de equipamentos e infraestrutura, algumas operações são executadas com equipamentos do próprio navio em atendimento, como no caso do porto de Manaus. Essa ausência de aparelhamento e de locais para movimentação e armazenamento das cargas resulta em elevado tempo de espera para atracação dos navios - sobretudo de granéis sólidos, que chegam a aguardar por mais de 48h para atracar, conforme informado pelos agentes entrevistados - gerando congestionamentos e atrasos nas operações. Vale destacar, no entanto, que a carência acima citada não se aplica aos portos de maior movimentação do país nem aos portos e terminais privados/privativos. (CNT, 2012, p. 192)

Outro problema é a insuficiência de acessos terrestres - rodoviários e ferroviários - “o que dificulta o transporte das cargas de sua origem até determinado porto, ou do porto até o seu destino, de maneira rápida e eficiente, prejudicando a prática da intermodalidade”. (CNT, 2012, p. 193)

A modernização e o aumento da eficiência dos portos brasileiros estão na agenda, não só do Poder Público, mas também do empresariado. Segundo o presidente da Abratec (Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público), Sérgio Salomão, os associados, responsáveis pelo trânsito de 95% dos contêineres movimentados nos portos nacionais, realizaram investimentos expressivos no setor portuário. Os investimentos chegaram ao montante de US\$ 1 bilhão, até o ano de 2007, em portêineres<sup>18</sup> (Figura 4), tecnologia, obras (construção de berços de atracação e pátios) e na especialização de mão de obra. (SALES, 2007)

---

<sup>18</sup> **Portêineres:** equipamentos utilizados para movimentar os contêineres no navio. Deslocando-se sobre trilhos no cais, possuem lança com alcance de 55 metros que se estende sobre o navio e têm capacidade de içar até 75 toneladas, podendo movimentar até 50 contêineres por hora. (ITAPOÁ, 2013)

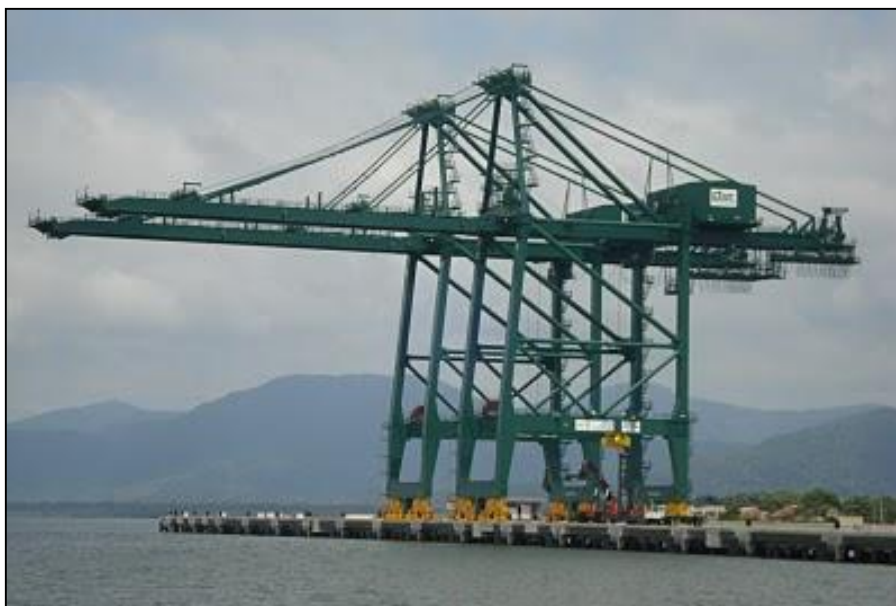


Figura 19 - Porteiner do Porto de Itapoá

Fonte: Extraído de Itapoá (2013)

Sales (2007) defende a intervenção da iniciativa privada no setor portuário, nos termos seguintes:

Nunca antes na história deste país os portos estiveram tão eficientes, movimentados e em ritmo tão forte de crescimento. E isso se deve menos aos discursos presidenciais que começam desta forma e mais à ação da iniciativa privada. É de se ressaltar também que, pela primeira vez em vários anos, os empresários do setor começam a elogiar o governo no trato da questão portuária, depois de seguidas ameaças de colapso. (SALES, 2007)

Também voltada para a melhoria do setor, a Confederação Nacional de Transportes (CNT) realizou, em 2004, diversas visitas e pesquisas nos principais portos do Brasil, coordenadas pela Casa Civil da Presidência da República, para a elaboração de ações de emergência em busca da melhoria do desempenho portuário nacional.

As atividades deram origem ao plano emergencial de investimentos, chamado de Agenda Portos, que fora criada para realizar diagnósticos dos portos de Santos - SP, Rio Grande - RS, Salvador e Aratu - BA, Sepetiba (atualmente porto de Itaguaí) e Rio de Janeiro - RJ, São Francisco do Sul e Itajaí - SC, Vitória - ES, Itaqui - MA e Paranaguá - PR. Também fez parte da Agenda Portos, a Medida Provisória n. 217/04, convertida na Lei Orçamentária n. 11.093/05, que destinou recursos para as Companhias Docas dos estados do Espírito Santo, Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro. (CNT, 2012, p. 193)

Kappel (2013) argumenta que as demandas hoje estão contidas numa nova ordem, que requer o exame do porto sob, pelo menos, três dimensões: 1) elo de cadeia logística; 2) agente econômico; e 3) ente físico. Na primeira dimensão, o foco de análise é a carga, na segunda é a mercadoria, e na terceira, são as instalações e seus usuários.

O empenho do governo em renovar o modelo de gestão do setor portuário brasileiro teve continuidade com outra medida importante, no ano de 2007, por meio da Medida Provisória n. 369, de 7 de maio de 2007, com a criação da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR), com *status* de ministério.

No mesmo ano, foi editada a Lei n. 11.518, de 5 de setembro de 2007, consolidando o funcionamento da secretaria, na tentativa de melhorar a competitividade e a eficiência dos portos brasileiros. Entre as atribuições desse órgão está a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento do setor, visando à segurança e à eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros e a definição das prioridades dos programas de investimentos. (CNT, 2012)

O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PNDPH) foi implantado pela Lei n. 11.610, de 12 de dezembro de 2007, com o objetivo de mitigar os efeitos de grandes gargalos da logística portuária. O programa foi elaborado para contemplar obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias, envolvendo atividades de remoção de material sedimentar submerso e escavação ou derrocamento<sup>19</sup> do leito, proporcionando a manutenção e a ampliação da profundidade dos portos, a fim de possibilitar a entrada de embarcações maiores.

Em 2010, em uma iniciativa voltada para a redução da burocracia nos portos, a SEP começou a desenvolver o projeto Porto Sem Papel (PSP), voltado à implementação de um sistema com capacidade de receber, concentrar e gerenciar todas as informações relativas aos processos e pedidos de atracação e desatracação das embarcações em portos brasileiros, objetivando dar maior agilidade e melhor qualidade ao fluxo de informações e concessões de anuências pelas autoridades nos portos. (CNT, 2012)

O PSP visa obter consideráveis melhorias na movimentação de mercadorias atreladas aos processos de importação e exportação. Esse sistema cria uma janela única portuária, a partir de um portal de informações, que integra, em um banco de dados, as informações de interesse dos diversos órgãos públicos que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos marítimos brasileiros. Com essa janela única, são eliminados os trâmites de 112 documentos, em diversas vias, e informações em duplicidade para seis autoridades conveniadas com o novo sistema no momento de seu lançamento em agosto de 2011 no Porto de Santos. (CNT, 2012, p. 23)

---

<sup>19</sup> Derrocagem e dragagem são processos parecidos, mas não se confundem. **Dragagem** é o processo de escavação ou de remoção de solo ou rochas do fundo de rios, lagos, e outros corpos d'água, com a utilização de equipamentos denominados "dragas", que é, geralmente, uma embarcação ou plataforma flutuante equipada com mecanismos necessários para efetuar a remoção do solo. **Derrocagem** consiste no processo de retirada ou destruição de pedras ou rochas submersas, que impedem a plena navegação. Obras de derrocagem readequam o canal de acesso e a bacia de evolução do local. (PORTOPÉDIA, 2013)

O PSP permite obter, por parte dos órgãos, anuentes cooperados a emissão das anuências para atracação, desatracação e início da operação portuária.

Segundo o último balanço do PAC [Programa de Aceleração do Crescimento], lançado em novembro de 2012, o PSP já está em funcionamento em 26 portos e a previsão da SEP é implantá-lo em 32 portos públicos até maio de 2013. Ao final da implantação total do PSP, todos os envolvidos no processo de estadia dos navios terão acesso às informações por meio eletrônico e sem redundância nos dados. (CNT, 2012, p. 24)

Nesse sentido, em dezembro de 2012, o governo federal lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL) para os portos. Uma das medidas anunciadas foi adotar novos critérios para arrendamento, concessão e autorização para portos e terminais portuários.

Uma inovação do programa é o fim da restrição dos terminais privados e privativos, no que se refere à movimentação de cargas de terceiros, a fim de eliminar barreiras e reduzir os custos de movimentação, além de melhor aproveitar a infraestrutura portuária. Outra ação no sentido de reduzir custos, é aumentar o número de práticos e permitir que comandantes brasileiros façam as manobras, medida que tende a desonerar, principalmente, a movimentação de cabotagem. (CNT, 2012, p. 24)

Com o intuito de aumentar a eficiência dos portos e a competitividade dos produtos brasileiros, foram anunciados no programa investimentos da ordem de R\$ 60,6 bilhões.

Desses, R\$ 54,2 bilhões são em concessões, arrendamentos e Terminais de Uso Privado (TUP) e R\$ 6,4 bilhões em acessos hidroviários, rodoviários, ferroviários e pátios de regularização de tráfego. Esses investimentos são previstos para serem concluídos até 2017, sendo grande parte deles investimentos privados, embora não tenha sido anunciada a precisa divisão dos recursos que caberão ao governo. (CNT, 2012, p. 25)

A preocupação com a modernização dos portos brasileiros foi reafirmada com a edição da nova lei dos portos (Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013), que prevê, em seu artigo 3º:

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;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

Os principais portos marítimos brasileiros têm sua origem vinculada à expansão colonial europeia e à mundialização das trocas comerciais no século XVI. O desenvolvimento portuário é sempre associado aos processos de implantação, consolidação e expansão das cidades e à ocupação do território nacional.

Na atualidade, a expansão do comércio internacional está diretamente vinculada à atividade portuária uma vez que grande parte das mercadorias que circulam pelo mundo são transportadas em navios e movimentadas pelos portos. No Brasil, mais de 90% das exportações são realizadas por meio dos terminais portuários. Desta forma, no momento em que o Brasil procura consolidar a expansão de seu setor exportador, a modernização portuária adquire grande relevância.

A modernização não envolve apenas as obras de ampliação, a introdução de novas tecnologias e a atualização de equipamentos, mas engloba também as questões ambientais, de saúde, a revitalização das áreas portuárias para o melhoramento da relação entre porto e cidade e novas formas de gestão dos serviços portuários que resultem em maior produtividade e na redução de custos.

Diante dessa realidade, o Departamento de Revitalização e Modernização Portuária (DRMP) da Secretaria de Portos (SEP) atua nessas vertentes, visando solucionar os principais gargalos, de modo a tornar o sistema portuário brasileiro mais competitivo frente ao mercado internacional, sem prejuízos ao meio ambiente portuário e urbano.

## **2. Relação dos portos com o desenvolvimento**

O comércio entre nações, desde os primórdios e principalmente na chamada “Era das Grandes Navegações”, tinha o meio aquaviário como principal elo, tendo a atividade portuária como sinônimo de desenvolvimento, já que o comércio internacional vem sendo seguido pelo desenvolvimento do setor urbano no entorno. Assim, historicamente, ao redor dos portos, formaram-se cidades que se desenvolveram e que ainda hoje fazem parte das principais rotas marítimas nacionais e internacionais.

As tripulações dos navios mercantes procuravam no entorno dos portos as condições necessárias para descanso, lazer, alimentação, demandando assim a implantação e o desenvolvimento de atividades comerciais. Dessa forma, o estabelecimento de portos resultou na oportunidade para outros empreendimentos e na abertura de postos de trabalho para as populações vizinhas, que, muitas vezes, tinham nos portos sua única fonte de renda. As cidades acabam, portanto, desenvolvendo-se em torno dos portos (Figura 5).





Figura 20 - Porto de Vitória  
Foto de Fátima de Queiróz

O mundo globalizado apresenta um modelo de produção cada vez mais fragmentado, com um aumento substancial nas trocas internacionais, no qual, segundo Castells (1999), as cidades portuárias funcionariam como “nós nodais” da intrincada rede de trocas internacionais, já que grande parte do comércio mundial é feito por via marítima.

Carvalho sintetiza bem o desenvolvimento econômico aliado aos portos brasileiros, como segue:

Com o decorrer do tempo, uma série de fatores econômico-sociais e as características do trabalho portuário adquiriram normatização consuetudinária, de forma que as operações portuárias passaram a ser realizadas, exclusivamente, por determinadas categorias de trabalhadores, as quais conquistaram direitos em âmbito internacional assentados em Recomendações ou Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), como exemplo a Convenção n.º 137 que versa sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Carga nos Portos, assinada em Genebra em 1973 e inserida no ordenamento jurídico brasileiro com a promulgação do Decreto n. 1.574 em 1995. (CARVALHO, 2005, p. 9)

Os portos brasileiros representam a porta de entrada e de saída de produtos e de matérias-primas. Pelo movimento dos portos, pode-se medir o fluxo econômico do país. O Brasil tem um litoral com mais de oito mil quilômetros de extensão, com mais de trinta portos distribuídos do Amapá ao Rio Grande do Sul. E têm, ainda, outros mais em suas águas interiores.

Por ano, são movimentados milhões de toneladas de carga nos portos. Esse fluxo faz parte de uma cadeia logística de grande importância para o desenvolvimento do País, ao gerar oportunidades de trabalho para o contingente dos trabalhadores avulsos e milhões de empregos diretos e indiretos nos mais diferentes setores econômicos. (CARVALHO, 2005, p. 11)

Os avanços do transporte marítimo reduziram a distância entre os centros produtores e consumidores e viabilizaram uma maior especialização das economias. Com isso, os mercados se tornaram mais eficientes e as trocas mais rentáveis. Impulsionada pela atividade mercantil, a navegação em grande escala foi um fator determinante na revolução que definiu o novo modelo de mercado globalizado, que é caracterizado por economias de escala e diferenciação de produtos.

Nesse contexto, os portos são fundamentais para a inserção de um país no mercado internacional e, conseqüentemente, para o desenvolvimento econômico. No caso do Brasil, os portos são a principal porta de entrada e saída de bens transacionados com outras nações. Em 2011, 95,9% das exportações e 88,7% das importações do país foram realizadas por transporte aquaviário. (CNT, 2012)

Apesar das reformas que aconteceram nos últimos anos e de sua importância para a economia e para o desenvolvimento nacional, os portos se mantêm como um dos principais gargalos de infraestrutura no país. Os investimentos, apesar de significativos, não foram suficientes para acompanhar a crescente demanda pelo setor portuário, o que gerou uma situação de baixa eficiência na maioria dos portos do Brasil. (CNT, 2012)

O comércio internacional é importante para a economia dos países, sejam eles desenvolvidos ou em desenvolvimento. A abertura comercial permite que produtores locais explorem outros mercados, impulsionando a produção interna, por meio das exportações. Enquanto isso, a possibilidade de importação aumenta a oferta de produtos para o consumo interno e favorece a concorrência e as inovações tecnológicas. (CNT, 2012, p. 110)

A CNT analisa a importância do comércio internacional para o desenvolvimento econômico e social nos termos que seguem:

O comércio internacional incentiva a alocação ótima dos fatores de produção nos países. Isso porque as trocas permitem que os países se especializem na produção de bens e serviços em que são mais eficientes sem, entretanto, deixar de consumir os demais bens. Dessa forma, os custos de produção são reduzidos, a produção e o consumo são maximizados e a renda real da população aumenta. (CNT, 2012, p. 110)

No caso do Brasil, observa-se um crescimento nas relações comerciais com o resto do mundo tanto para exportações quanto para importações.

De 1997 até 2011, houve um incremento significativo na corrente de comércio exterior do Brasil. Apesar da crise econômica internacional (2008-2009), é possível perceber que a queda do comércio internacional brasileiro foi modesta e apresentou

recuperação rápida e significativa. Em 2010, ano seguinte ao choque, o volume já estava restabelecido e, em 2011, fechou com recorde para a corrente de comércio exterior do Brasil. (CNT, 2012, p. 111)

Os portos brasileiros movimentaram, em 2011, Segundo dados da Antaq, em 2011, foram movimentados - no longo curso e na cabotagem - 851,6 milhões de toneladas de mercadorias. O volume é 99,7% superior ao registrado em 1998, evidenciando a maior demanda por serviços portuários nos últimos 14 anos. (CNT, 2012, p. 112)

### **3. Relação dos portos com a qualidade de vida**

Se por um lado, as atividades portuárias representam importante fonte de renda para o município e para sua população, por outro, corroboram para a piora das condições da convivência urbana, seja na utilização das vias, disputadas entre os tráfegos urbano e portuário; seja nos estacionamentos irregulares dos veículos de carga; seja na degradação das áreas urbanas ocupadas por armazéns, comércio ou indústrias voltados às atividades portuárias ou mesmo no abandono da paisagem marítima na zona do porto, impossibilitando a utilização dos espaços para atividades de lazer, turismo e cultura, entre outras.

As políticas urbanas e estaduais, as legislações de uso do solo e outros instrumentos urbanísticos, como as políticas de saneamento, de trânsito e transportes urbanos, de adequação dos investimentos na infraestrutura das vias, são muitas vezes dissociados das necessidades do negócio portuário. Isso acaba por provocar o aumento nos custos finais das mercadorias que passam pelos portos.

Ao contrário dos municípios brasileiros, as cidades europeias e americanas promoveram a integração entre suas políticas portuárias e urbanas, além da revitalização dos espaços do porto sem atividades operacionais e dos ambientes urbanos em estado de degradação física e funcional. Essas cidades propiciaram benefícios à população local e geraram oportunidades no desenvolvimento turístico e econômico da região, além do desenvolvimento dos negócios portuários e a maximização das operações.

O processo de readequação de áreas dos portos para sua integração à cidade depende da formulação de políticas públicas e da avaliação das especificidades locais, portuárias ou urbanas. É necessário definir conceitos fundamentais que orientem as medidas e ações públicas. Alguns fundamentos conceituais têm dado suporte às ações de intervenção associadas à preservação patrimonial de centros históricos no Brasil. A noção de revitalização, utilizada genericamente por agentes públicos na condução de ações de

recuperação de áreas urbanas degradadas, está sendo incorporada à política nacional de readequação de áreas portuárias em áreas urbanas com múltiplas finalidades.

Na perspectiva da política conduzida pela SEP/PR, a Revitalização de Áreas Portuárias é o aproveitamento de um espaço ou instalação portuária degradada e sem atividade operacional, alterando sua função original e atribuindo-lhe um novo uso. Caracteriza-se pelo respeito às condições históricas, sociais, culturais e urbanas do porto e da cidade, na qual a área a ser revitalizada tem reafirmada sua condição urbana num contexto portuário.

Um dos principais atos da SEP/PR é a implantação de uma política que norteia os trabalhos de revitalização das áreas portuárias não operacionais. O objetivo central é a integração de uma área, que já não é operacional, com o seu entorno urbano. Nesse sentido, a implantação dos projetos de revitalização de áreas portuárias deve:

- Garantir as condições operacionais do porto, por meio dos acessos terrestres e aquaviários adequados, de forma a maximizar a eficiência;
- Garantir que os novos empreendimentos tenham uma inserção local e regional com o mínimo de consequências negativas para o porto e para a cidade;
- Garantir retorno financeiro ao porto, que deverá ser aplicado nas atividades portuárias;
- Promover a possibilidade de a população usufruir da paisagem marítima e dos espaços revitalizados do porto, em atividades de lazer, turismo, esportivas, culturais, entre outras;
- Gerar oportunidades ao desenvolvimento turístico e econômico da região, além do incremento dos negócios portuários.

Considerando essas diretrizes, a SEP/PR promove ações conjuntas nas esferas executivas federal, estadual e municipal com o objetivo de estimular e modernizar os portos e seus municípios, envolvendo políticas portuárias e urbanas, nas dimensões econômica, social, cultural, histórica e ambiental.

A SEP/PR acompanha e supervisiona o desenvolvimento dos planos e projetos de revitalização, além disso, desempenha papel importante na articulação e na tomada de providências junto às autoridades competentes na busca de soluções legais e institucionais para a resolução de ações urbanas que têm impacto nas atividades portuárias, como as de saneamento básico, implantação de vias e sinalização em rotas portuárias urbanas, além da regularização fundiária da população que habita em áreas pertencentes ao porto. A

intervenção da SEP/PR é no esforço de conferir celeridade aos processos de modernização, ampliação e consolidação das áreas operacionais portuárias.

### *3.1 Saúde pública*

Na área de saúde, a SEP/PR desenvolve um trabalho inédito para que os portos brasileiros minimizem os riscos de entrada e a disseminação de doenças em território nacional. O principal objetivo nesse setor é implementar o Programa Nacional Preventivo e de Controle Contínuo e Sistemático de Saúde nos Portos.

Com o projeto, os portos passarão a contar com um controle mais eficaz dos vetores transmissores de doenças e medidas adequadas ao tratamento de resíduos sólidos, evitando assim a transmissão de doenças entre países.

De acordo com os projetos da SEP/PR, os portos marítimos terão centros de controle sanitário. Essas unidades terão técnicos capacitados e um sistema informatizado e integrado de vigilância das cargas, com a utilização de equipamentos que detectem qualquer tipo de problema que o país possa receber ou exportar.

A preocupação surgiu a partir da propagação mundial do vírus *influenza*. De grande letalidade, ele provoca a gripe aviária, doença que causou mais de 60% de óbitos nos casos registrados pelo mundo.

A SEP/PR já concluiu os planos de contingência específicos ao *influenza*, nos quais estão reunidas ações de informação, capacitação, gerenciamento de resíduos e manejo de aves nos principais portos brasileiros.

### *3.2 Meio ambiente*

A questão ambiental nos portos ainda apresenta aspectos delicados. Um dos principais entraves gira em torno da existência de dezenas de órgãos públicos federais, estaduais e municipais com atribuições de planejamento, normatização e fiscalização de temas ambientais relacionados aos terminais. Em muitos casos, as ações dessas agências não são integradas e acabam por não estabelecer diretrizes claras ao desenvolvimento da atividade portuária. Outro problema nesse setor é a falta de complementaridade entre os processos de gestão ambiental da autoridade portuária e os elaborados por cada empresa que opera no porto.

Diante desse quadro, a SEP/PR se propõe a trabalhar primeiramente para integrar

e harmonizar as ações das entidades que atuam direta e indiretamente nas questões ambientais portuárias. Para isso, promove o acesso à informação, a comunicação e o acompanhamento da gestão ambiental por todos os atores envolvidos no processo.

A SEP/PR vai acompanhar a implantação, em cada complexo portuário, de um Setor de Gestão Ambiental que será responsável, além das questões ligadas à saúde e segurança ambiental, pelas atividades de licenciamento, monitoramento e gerenciamento. Essas áreas vão garantir a existência nos portos de equipe técnica básica para o gerenciamento ambiental das atividades para atender os aspectos relacionados ao meio ambiente, previstos na legislação ambiental e na Agenda Ambiental Portuária Federal.

O trabalho da SEP/PR engloba ações estruturadoras como a elaboração e a implementação das diretrizes da Política Ambiental Portuária que, entre outras, vão adequar e consolidar a Agenda Ambiental Portuária específica para cada porto.

## 4 SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

### 4.1 Tipos de portos

Segundo o *Manual do Trabalho Portuário*, publicação do Ministério do Trabalho e do Emprego (BRASIL, 2001, p. 14), em sentido amplo, **porto** pode ser conceituado como:

Uma pequena baía ou parte de grande extensão de água, protegida natural ou artificialmente das ondas grandes e correntes fortes, que serve de abrigo e ancoradouro a navios, e está provida de facilidades de embarque e desembarque de passageiros e carga. Mais amplamente, ainda, é qualquer lugar de abrigo, de refúgio ou de descanso.

Contudo, há, no plano fático, três modalidades básicas de portos: porto organizado, portos privativos e portos clandestinos. (BARROS *et al.*, 2013)

#### 4.1.1 Portos clandestinos

Portos clandestinos, como o próprio nome diz, são aqueles que operam ilicitamente, fora da legalidade e em desacordo com a regulamentação específica. No Brasil, tais portos têm ainda pouca importância e funcionam em pequena escala.

São pontos de atracação constituídos por populações ribeirinhas. O que caracteriza a ilicitude é o fato de não possuírem autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para operar, lembrando que a Constituição concebe o serviço portuário como um serviço público de titularidade da União, que poderá-deverá explorá-lo direta ou indiretamente. (BARROS *et al.*, 2013)

#### 4.1.2 Portos organizados

O artigo 2º, inciso I, da Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013, conceitua porto organizado como:

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;

Os portos organizados são os principais portos do país. O porto organizado é conceituado pelo *Manual do Trabalho Portuário* como:

É o porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a circunscrição de uma autoridade portuária. Os portos não enquadrados nessa situação são ditos “não organizados”, não sendo as suas atividades reguladas pelo presente ordenamento. Os portos “não organizados” são geralmente pequenos e pouco movimentados, sem administração, resumindo-se, na maioria das vezes, a um pequeno cais para recebimento de mercadorias. (BRASIL, 2011, p. 14)

Porto organizado é, portanto, aquele que se encontra sob a “jurisdição” de uma autoridade portuária (também chamada de “administração do porto”) e sua área é definida por ato do presidente da república.

Esta autoridade portuária geralmente é uma empresa<sup>20</sup>. São apelidados, na linguagem popular, de “porto público”. Não significa, todavia, que sejam administrados pelo poder público, mas que ali ocorre movimentação de cargas intermediada por um operador portuário. (BARROS *et al.*, 2013)

#### 4.1.3 Portos privados

“Porto privado” é uma expressão popular para designar o que a nova lei (Lei n. 12.815/2013) chama de “terminal de uso privado”, enquanto que a antiga lei (Lei n. 8.630/1993) chamava de “terminal de uso privativo”. Aqui, o interessado recebe uma autorização da Antaq para exploração da atividade e firma um contrato de adesão com o poder público.

## 4.2 Formas de exploração dos portos brasileiros

O sistema portuário brasileiro opera mediante duas modalidades de exploração das instalações: uso público e uso privativo. Ambas as modalidades de exploração poderão ser realizadas por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente habilitada na movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. (BRASIL, 2001)

Os portos organizados são explorados por meio de concessão, após procedimento de licitação, e a instalação portuária é cedida por meio de arrendamento (arts. 4º a 7º, Lei n. 12.815/2013).

---

<sup>20</sup> Pessoa jurídica que vence uma licitação e firma um contrato de concessão com a União para administrar e explorar um porto, podendo se tratar de uma sociedade de economia mista, mas também pode ser um município, um estado ou um consórcio público (neste caso, firma-se convênio).



Já as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado são exploradas por meio de autorização, em quatro modalidades, a saber:

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

- I - terminal de uso privado;
- II - estação de transbordo de carga;
- III - instalação portuária pública de pequeno porte;
- IV - instalação portuária de turismo;

A modalidade de uso privativo se situa fora da área do porto organizado e é explorada mediante autorização (art. 2º, IV, Lei n. Lei n. 12.815/2013). Na exploração de uso privativo, o particular detém maior autonomia no uso da instalação, observado o disposto no contrato de arrendamento celebrado com a administração portuária, sendo comumente chamada de terminal privativo. (BRASIL, 2001)

A instalação portuária privativa pode ser de uso exclusivo, para movimentação somente de carga própria, ou de uso misto, para movimentação de carga própria e de terceiros. Pode-se dizer que essa é uma das inovações da Lei n. 8.630/1993, havendo a tendência, a partir das privatizações, de que muitas áreas do porto organizado se tornem terminais privativos.

### **4.3 Cenário atual dos portos brasileiros**

O atual Sistema Portuário Marítimo Brasileiro é composto por 35 portos públicos organizados (Figura 10), sendo que 16 portos são delegados, concedidos ou administrados por governos estaduais ou municipais e 18 portos são administrados pelas Companhias Docas. (SEP/PR/, 2013)

O sistema portuário brasileiro é composto por 35 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 16 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada. (BRASIL, SECRETARIA DE PORTOS, 2013)



Figura 21 - Localização dos portos públicos brasileiros

Fonte: Secretaria de Portos da Presidência da República

O sistema portuário conta também com 35 portos marítimos, 128 TUP e 320 portos e terminais fluviais e lacustres (Figura 11).

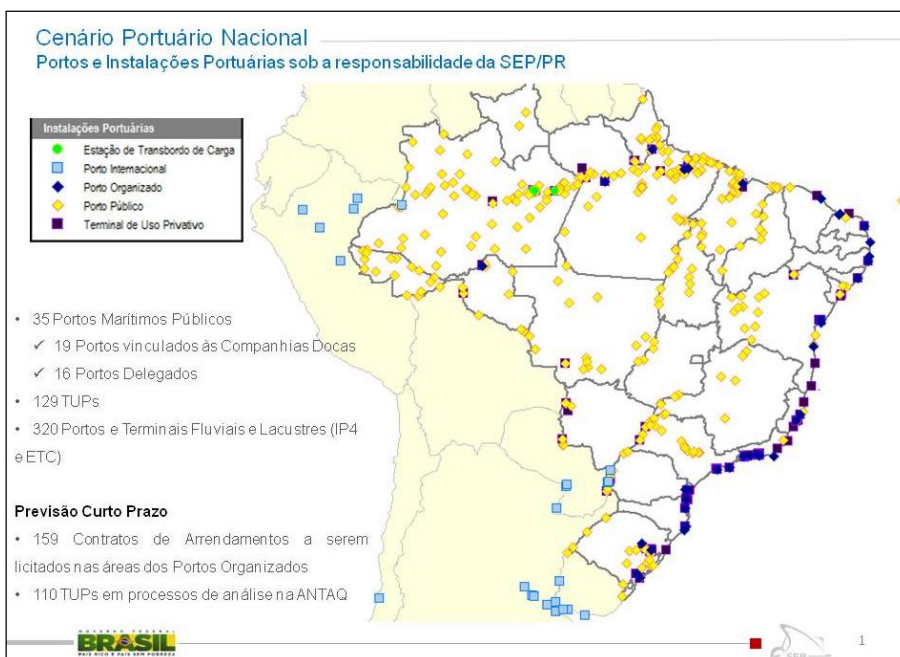


Figura 22 – Cenário Portuário Nacional – portos e instalações portuárias sob a responsabilidade as SEP/PR

Fonte: Secretaria de Portos da Presidência da República

O Sistema Portuário Público é, por definição legal, destinado ao atendimento dos usuários que solicitam o serviço marítimo, de maneira isonômica, com a obrigação da prática de tarifas módicas. Não há restrição com relação ao volume e tipo de carga a ser movimentada, desde que o porto seja dotado de condições técnicas e operacionais para o atendimento. Por sua vez, os terminais de uso privativo podem ser utilizados para movimentação de cargas próprias, para uso misto (Decreto n. 8.033, de 27 de junho de 2013), para movimentação de passageiros em instalação portuária de turismo e como estação de transbordo de cargas. Em todos os casos, é necessária a autorização da União, por parte da Antaq, para construção e exploração dos terminais. (CNT, 2012)

Com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, o Brasil possui um setor portuário que movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 90% das exportações. (BRASIL, SECRETARIA DE PORTOS, 2013)

A quantidade de mercadorias que é transportada pelos portos brasileiros vem crescendo. De 502,9 toneladas em 2006, passou para 658,1 toneladas em 2011, segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2012) (Gráfico 1).



Gráfico 1- Transporte de mercadorias pelos portos brasileiros (2006 a 2011)  
Fonte: Extraído de CNT (2012, p. 114)

Apesar do crescimento demonstrado, os portos brasileiros ainda têm um longo caminho a percorrer, no sentido de tornar os portos mais eficientes e competitivos.

## APÊNDICE B - MATRIZ CONSOLIDADA

<b>1 - Organização e Infraestrutura</b>	
1	Adequação das áreas de descanso e aguardo nos terminais (públicos e privados).
2	Necessidade de adequar refeitórios e banheiros.
3	Desenvolvimento de tecnologias que minimizem riscos de acidentes com ferimentos e mutilações (pés, mãos).
4	Fiscalização e manutenção de máquinas e equipamentos utilizados pelos Operadores Portuários.
5	Fiscalização do uso de EPIs pelos Trabalhadores Portuários principalmente em relação a ruídos e cargas perigosas.
6	Instalação de Bafômetro no porto público.
7	Ambulância no porto público.
8	Iluminação no porto público.
9	Dotar os portos, que trabalham com graneis, de chuveiro e lava-olhos no cais/piers, próximo às embarcações.
10	Limpeza e solução para a poeira no porto público.
11	Disponibilizar conjunto de salvatagem nos piers/cais de cada Porto.
12	Revisão geral das condições de higiene e instalações das Guaritas da Guarda Portuária nos Portos.
13	Problemas de movimentação com equipamentos articulados do tipo bi-trem e rodotrem, onde a geografia do Porto não foi projetada para os mesmos.
14	Gestão de Resíduos e Efluentes Líquidos, com Implantação das Centrais de Resíduos nos Portos.
15	Gerenciamento de resíduos e fauna sinantrópica nociva nos Portos.
<b>2 - Inventário das Atividades realizadas no Porto e os riscos a saúde e segurança no</b>	
1	Resgatar o inventário por meio do OGMO.
2	Levantar a existência do PPRA, elaborado conforme NR 9.
3	Levantar a existência do Plano de Controle de Emergência (PCE) e do Plano de Ajuda Mútua (PAM) e suas adequações no que se refere a incêndio e explosão, vazamento de produtos perigosos, poluição ou acidente ambiental e socorro de acidentados.
4	Levantar a existência de mapas de risco específicos quanto a movimentação de cargas perigosas.
<b>3 - Movimentação de Carga</b>	
1	Análise de operações de cargas gerais e granéis e definição de padronização da operação.
2	Análise das operações com cargas perigosas, especificando por classe de acordo com a NR 29.

(continua)

Quadro 5 - Matriz consolidada  
 Fonte: Elaborado pela Autora

(continuação)

<b>4 - Elaboração e Treinamento de POPs</b>	
1	Por tipo de Carga, definindo funções e equipe necessárias.
2	Para estabelecer protocolo de carga geral pá eólica, minérios e produtos do aço entre outros; – de maneira tripartite paritário definida pela OIT.
3	Treinamento dos POPs na área Portuária.
4	Elaborar procedimento relacionado a comunicação das características das cargas perigosas a serem movimentadas, conforme item da NR 29, 29.1.5.1.
5	Elaborar plano de educação continuada voltada para a proteção da saúde no trabalho com carga perigosa.
6	Elaborar POP para uso de EPIs, com enfoque no trabalho com carga perigosa.
7	Elaborar protocolo para a realização da Campanha Nacional de Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário.
8	Elaborar protocolo para a realização de capacitação da população que circula ou vive no entorno do Porto.
9	Elaborar protocolo para o cumprimento do "Curso básico para componentes da CPATP" (anexo III da NR 29).

<b>5 - Situação dos trabalhadores portuários em relação à aposentadoria. Quantitativo e</b>	
1	Reavaliar, junto ao INSS, os critérios de retorno do Trabalhador Portuário; aposentadoria especial; bem como de estabelecer interação com o OGMO, Terminais Privativo, Terminal público e autoridade portuária.
2	Verificar a situação dos trabalhadores portuários em relação a aposentadoria (levantamento dos trabalhadores em idade de aposentar).

<b>6 - Multifuncionalidade</b>	
1	Mensurar a oferta de trabalho mensal no OGMO.
2	Estabelecer no órgão um quadro com as atividades para que as multifuncionalidades possam interagir.
3	Garantir um grupo de trabalhadores cadastrados como multifuncionais.

<b>7 - Resultados Práticos dos Órgãos Fiscalizadores</b>	
1	Articular com as instituições de fiscalização para verificar que resultados práticos vêm sendo alcançado nos Portos.
2	Redimensionamento da equipe de fiscalização do trabalho portuário da SRTE .

(continua)

Quadro 5 - Matriz consolidada  
 Fonte: Elaborado pela Autora

(continuação)

<b>8 - Cursos/treinamento/capacitação/eventos</b>	
1	Inserir o tema "Proteção da saúde do trabalhador no que se refere a movimentação de cargas perigosas" na Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (SIPATP).
2	Capacitar a SIPATP para que ela tenha as habilidades necessárias para a avaliação do acidente de trabalho relacionado a carga perigosa.
3	Campanha Nacional de Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário, incluindo o tema de proteção da saúde quando trabalho com carga perigosa.
4	Capacitar à população que circula e vive no entorno da área portuária, com a participação da atenção primária (setor saúde) no tocante a preparação e alerta no caso de acidente envolvendo a movimentação de carga perigosa. Articulação da Prefeitura e Comunidade Portuária para ampliar a relação Porto e Cidade.
5	Elaborar e Implantar Programa de Prevenção/Orientação em função dos riscos laborais na atividade portuária (ergonômicos, relacionados a movimentação de cargas perigosas, e outros)
6	Estabelecer critérios para seleção de instrutores dos cursos do Prepom-Portuários.
7	Formar os trabalhadores em temáticas ligadas a Atenção Integral à Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário.

<b>9 - Divulgação e articulação com os programas do SUS</b>	
1	Estabelecer ações de parceria entre o setor saúde local e o SESSTP, com vistas a definição e estabelecimento de fluxos e rotinas, destacando os com carga perigosa.
2	Implantação de Programa de Assistência Médica-Hospitalar e Odontológica para todos os trabalhadores Portuários Avulsos de cada OGMO LOCAL
3	Consolidação dos Relatórios Anuais dos PCMSO de todas as empresas de cada Porto, e análise para efeito de alimentação do Sistema de Informação.
4	Implantar protocolos de referência da ANVISA em cada Porto - referentes ao RSI – Regulamento Sanitário Internacional.
5	Implantar Programa Continuado de Vacinação para toda a comunidade Portuária.
6	Estabelecer, junto à Secretaria Municipal de Saúde, o fluxo das notificações de acidentes de trabalho e intoxicação exógena, em função da movimentação de cargas perigosas
7	Articulações e reuniões com os atores Federal, Municipal e Estadual.
8	Conhecer o SUS, Rede de cobertura e ações.
9	Estabelecer parcerias com os Cerest, as Secretarias Estaduais e Municipais de Saúde para definir fluxo de atendimento integral à saúde do Trabalhador Portuário.

<b>10 - Drogas e álcool</b>	
1	Campanha Nacional anti drogas.
2	Intensificar o monitoramento e vigilância antidrogas nos terminais, principalmente em período noturno.
3	Reavaliação dos controles sobre acesso, acesso de armas e drogas nos Portos.
4	Identificar os problemas ligados ao uso de drogas que envolvem a comunidade portuária.
5	Consolidar programas já existentes (redução de danos etc.) que contribuam para a melhoria na saúde do usuário de álcool, crack e outras drogas.

(continua)

Quadro 5 - Matriz consolidada  
 Fonte: Elaborado pela Autora

(continuação)

<b>11 - Saúde Pública</b>	
1	Controle da Fauna Sinantrópica Nociva/Vetores.
2	Verificar os impactos produzidos pelo porto na comunidade que reside no entorno.
<b>12 - Comunicação</b>	
1	Elaborar material de comunicação voltado para a saúde e segurança no trabalho.
2	Verificar a existência de material no que se refere a movimentação de cargas perigosas.
3	Formulação de estratégias de comunicação contendo os itens mínimos de saúde, segurança e qualidade de vida no trabalho e no meio ambiente.
4	Divulgação de dados referentes aos aspectos ligados a ESPII (evento de saúde pública de importância internacional).
5	Divulgação dos resultados e encaminhamentos feitos pelo comitê SEP/MS.
<b>13 - Sistema de Dados/Informações</b>	
1	Levantar requisitos gerais e específicos que contribuam para a fase inicial de elaboração do sistema de dados relacionadas à saúde e segurança do trabalhador portuário (Diagnóstico).
2	Desenvolvimento e Implantação dos Sistemas de Informações relacionados à saúde e segurança do Trabalhador Portuário
<b>14 - Práticas Bem Sucedidas</b>	
1	Identificar projetos com práticas bem sucedidas de promoção da saúde e da qualidade de vida no trabalho.
2	Adaptar à realidade de cada empresa/órgão que emprega trabalhadores da comunidade portuária.
3	Incentivar os programas de melhoria na qualidade de vida (tabagismo)

Quadro 5 - Matriz consolidada  
 Fonte: Elaborado pela Autora

## ANEXO A - ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA N. 11

### ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA Nº 11

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA QUE ENTRE SI CELEBRAM O MINISTÉRIO DA SAÚDE E A SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA.


**O MINISTÉRIO DE ESTADO DA SAÚDE**, inscrito no CNPJ sob nº 00.394.544/127-85, situado na Esplanada dos Ministérios, Bloco G, Edifício-Sede, Brasília (DF), doravante simplesmente denominado MS, neste ato representando por seu Ministro de Estado da Saúde, ALEXANDRE ROCHA SANTOS PADILHA, portador da Carteira de Identidade nº 173466758, expedida pela SSP/DF, inscrito no CPF sob o nº 134.926.798-08, a SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, doravante denominada SEP, com sede no Setor Comercial Norte (SCN) Quadra 04 Bloco "B" Edifício Varig - Pétala "C" Mezanino - CEP 70714-900, Brasília/DF, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 08.855.874/0001-32 neste ato representada por seu titular, o Ministro de Estado da Secretaria de Portos da Presidência da República, o Senhor Jose Leônidas de Menezes Cristino, portador da Carteira de Identidade nº 804415, expedida pela SSP/CE, inscrito no CPF/MF sob o nº 121.059.613-04, residente e domiciliado na Capital Federal nomeado pelo Decreto de 1º de janeiro de 2011, publicado no Diário Oficial da União de 1º de janeiro de 2011, considerando que:

I - há interesse mútuo dos signatários em conhecer com maior precisão as informações relativas à ocorrência das moléstias e incidência destas, bem como das práticas desenvolvidas pelas empresas do Setor Portuário e das Instalações Portuárias para mútua cooperação gerencial e técnica, voltada para a realização de trabalhos pertinentes ao desenvolvimento de políticas e ações relacionadas à saúde e segurança do trabalhador portuário;

II - a adequada vigilância da salubridade nas atividades de setor portuário torna-se um fator inibidor da alta incidência de adoecimentos relacionados aos trabalhos no setor, evitando, por consequência, que milhares de trabalhadores venham a submeter-se a longos tratamentos de saúde e, por conseguinte, a dispendar volumosas somas de recursos dos sistemas públicos de saúde;

III - a consolidação de uma base de dados dos eventos relativos aos agravos à saúde da população trabalhadora do setor portuário pode contribuir na definição de políticas de prevenção dos infortúnios nesses empreendimentos, além de possibilitar maior visibilidade e controle do não diagnóstico e registros das doenças ocupacionais, bem como produzir subsídios às ações fiscalizadoras por parte dos agentes do Estado, contribuindo, assim, para as efetivas melhorias à qualidade de vida nas atividades do setor no País.

Resolvem celebrar o presente **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**, que será em tudo regido pelos princípios de Direito público e se subordinará, no que couber, às disposições contidas na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 e legislação correlata, respeitadas as cláusulas e condições seguintes:

  
ROSEMAR FARIA DE OLIVEIRA  
ADVOGADA DA UNIÃO  
CHEFE DA ASS.JUR/SEP/PR  
SUBSTITUTA



### CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

O presente Acordo de Cooperação Técnica tem por objeto o estabelecimento da articulação das ações interinstitucionais, incluindo um sistema de consulta e troca de informações recíprocas, comuns ou não, entre os dois órgãos, dentro de suas competências e atribuições institucionais, objetivando a correção das atuais inconformidades observadas sobre ocorrência de adoecimentos e outros eventos correlatos, bem como o efetivo cumprimento dos instrumentos normatizadores por parte dos segmentos que compõem a cadeia de produção do setor portuário.

### CLÁUSULA SEGUNDA - DAS OBRIGAÇÕES DOS PARTICÍPES

Os partícipes se comprometem a:

I - Secretaria de Portos da Presidência da República:

a) proceder ao intercâmbio de informações, entre a Secretaria de Portos da Presidência da República, e Ministério da Saúde, no âmbito de suas atribuições, visando a consecução do objeto do presente **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**;

b) promover os meios humanos e materiais necessários para o cumprimento do presente **ACORDO**;

c) propor, desenvolver e implantar, em conjunto, as ações e estratégias necessárias para garantir o pleno desenvolvimento deste **ACORDO**; e

d) colaborar, através dos instrumentos institucionais disponíveis, para a ocorrência de fiscalização nas empresas do setor portuário no que se refere à observância da legislação aplicável nas questões de segurança do trabalho e afins.

II - Ministério da Saúde

a) proceder ao intercâmbio de informações, entre a Secretaria de Portos da Presidência da República, e Ministério da Saúde, no âmbito de suas atribuições, visando a consecução do objeto do presente **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**;

b) promover os meios humanos e materiais necessários para o cumprimento do presente **ACORDO**; e

c) propor, desenvolver e implantar, em conjunto, as ações e estratégias necessárias para garantir o pleno desenvolvimento deste **ACORDO**; e

d) colaborar, através por meio dos instrumentos institucionais disponíveis, para a ocorrência de fiscalização nas empresas do setor portuário no que se refere à observância da legislação aplicável nas questões de segurança do trabalho e afins.

### CLÁUSULA TERCEIRA - DA EXECUÇÃO DO OBJETO

**SUBCLÁUSULA PRIMEIRA.** Os trabalhos a serem realizados estarão centrados nos seguintes assuntos:

I - implantação, após diagnóstico das situações específicas, na área do porto, de atendimento integrado à saúde do trabalhador;

II - elaboração e/ou gestão de estudo, pareceres e projetos atinentes a assuntos relacionados à saúde e segurança do trabalhador portuário;

III - gestão de serviços e aquisição de equipamentos, atinentes a assuntos relacionados à saúde e segurança do trabalhador portuário;

IV - gestão e/ou execução de serviços relativos ao aperfeiçoamento do procedimento operacional dos Portos, relacionados àqueles que tenham rebatimento nos riscos de acidentes e na saúde do trabalhador;

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
ROSEMAR FARIA DE OLIVEIRA  
ADVOGADA DA UNIÃO  
CHEFE DA ASSJUR/SEP/PR  
SUBSTITUTA

4

V - diagnóstico do funcionamento das Comissões Internas de Prevenção de Acidentes (CIPA) nos Portos;

VI - desenvolvimento e aplicação de mecanismos de certificação (Acreditação) dos sistemas de saúde e segurança do trabalhador, relativos ao objetivo deste Acordo;

VII - desenvolvimento de programa e aplicação de ações de treinamento na área de saúde e segurança do trabalhador; e

VIII - cooperação científica e tecnológica em assuntos atinentes a área de saúde e segurança do trabalhador.

**SUBCLÁUSULA SEGUNDA.** Para a realização dos trabalhos, os órgãos delegados, conforme previsto na cláusula quinta, poderão empregar instalações, recursos humanos e quaisquer outros meios de sua disponibilidade, de acordo com o estabelecido em documento protocolar específico ou plano de trabalho.

#### **CLÁUSULA QUARTA - DA OPERACIONALIZAÇÃO**

No prazo de 30 (trinta) dias a contar da assinatura deste instrumento, será constituída Comissão destinada a estabelecer o planejamento técnico e administrativo necessário à consecução do objeto deste **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**, bem como a avaliar o desempenho das ações empreendidas no âmbito deste **ACORDO**, e, também:

I - participar de reuniões e outros eventos, respondendo pelos compromissos firmados pelas partes para o desenvolvimento efetivo deste **ACORDO**; e

II - promover, dentro de cada órgão, gestões necessárias que suportem a manutenção e continuidade das iniciativas deste **ACORDO**.

**SUBCLÁUSULA PRIMEIRA.** A Comissão será composta por dois representantes de cada um dos signatários, com mandato de 2 (dois) anos, podendo haver recondução.

**SUBCLÁUSULA SEGUNDA.** A Comissão se reunirá no mínimo 1 (uma) vez a cada (2) dois meses, por iniciativa de qualquer uma das partes, podendo, extraordinariamente e a qualquer tempo, ser convocada, desde que com 15 (quinze) dias de antecedência da data prevista para sua realização.

#### **CLÁUSULA QUINTA. DOS ACORDOS ESPECÍFICOS**

Para execução do objeto deste Acordo de Cooperação Técnica, a SEP e MS, por intermédio de seus órgãos/entidades técnicas subordinadas e/ou vinculadas, especializados, doravante denominados órgãos delegados, firmarão acordos ou ajustes específicos, em instrumentos próprios, com seus respectivos planos de trabalho, nos termos da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, do Decreto nº 6.170, de 25 de julho de 2007, e da Portaria Interministerial MPOG/MF/CGU nº 127, de 29 de maio de 2008, e demais normas pertinentes.

#### **CLÁUSULA SEXTA - DAS DESPESAS**

O presente **ACORDO** não envolve transferência de recursos financeiros entre os partícipes.

**SUBCLÁUSULA ÚNICA.** As dotações ou destinações de verbas específicas, por demandas ou projetos que venham a ser objeto de negociação, serão devidamente processadas na forma da lei sempre mediante instrumento próprio.

#### **CLÁUSULA SÉTIMA - DA VIGÊNCIA**

O presente **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA** vigorará pelo prazo de 4 (quatro) anos, a contar da data de publicação de seu extrato no Diário Oficial da União, podendo ser prorrogado por igual ou inferior período, a critério dos partícipes.

*(assinatura)*

*(assinatura)*  
ROSEMAR FARIA DE OLIVEIRA  
ADVOGADA DA UNIÃO  
CHEFE DA ASSJUR/SEP/IPR  
SUBSTITUTA

**CLÁUSULA OITAVA - DA RESCISÃO**

O presente **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA** poderá ser denunciado pelos partícipes a qualquer tempo, mediante notificação por escrito, operando a denúncia seus efeitos após 30 (trinta) dias da efetiva notificação, sendo as partes responsáveis pelas obrigações decorrentes do tempo de vigência e sendo-lhes igualmente creditados os benefícios adquiridos no período.

**CLÁUSULA NONA - DAS ALTERAÇÕES**

Este **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA** poderá ser alterado de comum acordo entre as partes, a ser formalizado mediante Termo Aditivo específico, ressalvado seu objeto, sobre o qual não poderá haver modificações.

**CLÁUSULA DÉCIMA - DA DIVULGAÇÃO**

Para efeito de divulgação ou ações promocionais, por ocasião de eventos ou atividades, no âmbito deste **ACORDO**, as siglas oficiais e respectivas logomarcas a serem divulgadas serão a dos parceiros signatários.

**CLÁUSULA DECIMA PRIMEIRA - DA PUBLICAÇÃO**


O MS providenciará, às suas expensas e como condição de eficácia, a publicação do extrato deste **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA** no Diário Oficial da União.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - DO FORO**

As dúvidas e controvérsias porventura surgidas durante a vigência deste Acordo de Cooperação Técnica, que não possam ser dirimidas administrativamente pelas signatárias, serão submetidas à Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração (CCAF) da Advocacia-Geral da União.

E por estarem assim justas e de acordo, firmam o presente **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA** em 2 (duas) vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo nomeadas e indicadas para que surta seus efeitos jurídicos e legais, em juízo e fora dele.

Brasília, 20 de setembro de 2011.

  
JOSE LEONIDAS DE MENEZES CRISTINO  
Ministro da Presidência da República de  
Estado Chefe da Secretaria de Portos

  
ALEXANDRE ROCHA SANTOS PADILHA  
Ministro de Estado da Saúde


**TESTEMUNHAS**

Nome legível:  Marcia Cristina Dutra

Identidade: 2556049/SSP-DF

Nome legível:  Wagner Santos Melo

Identidade: 3454.518 SSP/SE

  
ROSEMAR FARIA DE OLIVEIRA  
ADVOGADA DA UNIÃO  
CHEFE DA ASSJUR/SEP/PR  
SUBSTITUTA

0

## ANEXO B - AGENDA SAÚDE DO TRABALHADOR

<b>Data</b>	<b>Atividade</b>	<b>Local</b>
2010 - 16/05 a	Elaboração do Acordo de Cooperação.	Brasília/DF
2011 - 24/02	Reunião no Ministério da Saúde para discutir o Acordo de Cooperação.	Brasília/DF
2011 - 24/02	Reunião no Ministério da Saúde acerca do planejamento de ações a serem realizadas	Brasília/DF
2011 – 05 a 08/05	Visita Técnica ao porto de Santos/SP.	Santos/SP
2011 - 30/05	Reunião de avaliação da visita ao porto de Santos.	Brasília/DF
2011 - 14 e 15/07	Oficina na CODESP para a construção da Matriz.	Santos/SP
2012 - 24/01	Reunião do Comitê e convidados – SEP/PR.	Brasília/DF
2012- 22 a 23/03	Reunião e Oficina no porto de Santos/SP – Matriz e do Planejamento.	Santos/SP
2012 - 26/04	Reunião do Comitê e convidados – SEP/PR.	Brasília/DF
2012 – 17 a 18/05	Visita técnica e Oficina no porto de Fortaleza/CE.	Fortaleza/CE
2012 – 03 a 06/07	Visita técnica e Oficina nos portos da CODEBA.	Salvador/BA
2012 - 12 e 13/07	Visita técnica e Oficina no porto de Salvador/BA.	Salvador/BA
2012 - 17/08	Reunião do Comitê e convidados –SEP/PR.	Brasília/DF
2012 - 24 a 26/10	Reunião do Comitê e Oficina no Porto de Fortaleza/CE.	Fortaleza/CE
11/07/2012	Reunião técnica realizada na ANTAQ.	Brasília/DF
2012 -20 a 23/11	Visita técnica e Oficina no porto de Vitória/ES.	Vitória/ES
12/07/2012	Reunião de Avaliação – Grupo de Trabalho – SEP/PR.	Brasília/DF
2013 – 31/01	Reunião do Comitê e convidados –SEP/PR.	Brasília/DF
2013 – 7 e 18/02	Reunião do Comitê e convidados –SEP/PR.	Brasília/DF
2013 – 11/03	VIDEOCONFERÊNCIA - CDP, CDRJ E CODERN.	Brasília/DF
2013 – 15/03	VIDEOCONFERÊNCIA - CODESA, CODEBA e CDC.	Brasília/DF
2013 – 25/03	VIDEOCONFERÊNCIA – CODESP.	Brasília/DF
2013 – 17 a 19/04	CODESP - Cenário Atual da Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário de Santos.	Santos/SP
2013 – 27 a 29/05	Visita técnica e Oficina nos portos de Belém e Vila do Conde.	Belém/PA
2013 – 26 a 28/06	Visita técnica e Oficina nos portos de Natal e Maceio.	Natal/RN
07/09/2013	Reunião do Comitê e convidados –SEP/PR.	Brasília/DF
2013 – 17/07	Reunião SEP/MS/ANTAQ.	Brasília/DF