

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A IMPORTÂNCIA DO DIREITO NA MARINHA MERCANTE E SUA  
INFLUÊNCIA**

**Por: ELAINE BRAZÃO CAPUTO DE OLIVEIRA**

**Orientador  
Prof. EULLER  
Rio de Janeiro  
2007**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A IMPORTÂNCIA DO DIREITO MARÍTIMO NA MARINHA  
MERCANTE E SUA INFLUÊNCIA**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: ELAINE BRAZÃO CAPUTO DE OLIVEIRA

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**  
**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar gostaria de agradecer a Deus, que esteve, está e estará sempre ao meu lado.

Em segundo lugar, gostaria de agradecer ao Juiz Everaldo do Tribunal Marítimo que muito colaborou para a realização desta monografia. Em terceiro lugar não poderia deixar de mencionar e agradecer as minhas amigas de camarote, companheiras irrefutáveis. E aos funcionários da biblioteca que sempre se colocaram ao meu dispor.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico a minha Mãe, que soube de forma incrível compreender meus momentos difíceis, mostrando-me que com paciência e perseverança tudo seria alcançado. Ao meu Pai, um Advogado dedicado que foi minha inspiração para escolha do tema de Monografia. E com muito e carinho, dedico todo meu trajeto a minha Irmã, que sempre foi meu exemplo para seguir adiante, sendo muito mais do que uma irmã, mas também uma grande amiga.

Dedico a toda minha família que sempre me desejou sucesso, dando-me palavras de consolo que me fortaleciam a cada dia, dando-me garra para vencer. E também ao Paulo que me deu muito apoio nos momentos que mais precisei.

## **RESUMO**

O Tribunal Marítimo trata-se de um Órgão Jurisdicional a natureza sui generis, regulamentado pela Lei nº 2180 de 09 de Janeiro de 1954, não integra o poder Judiciário, e sim o Executivo, pois está vinculado ao Comando da Marinha, e seu foco principal é o julgamento dos fatos e atos da navegação.

A diferença entre o Direito da Navegação e o Marítimo é que o da Navegação limita-se a segurança do tráfego da navegação em geral enquanto o Marítimo é mais abrangente.

## **RESUMEN**

Tribunal Marítimo, se trata de un Órgano Jurisdiccional de naturaleza sui generis, reglamentado por la Ley n° 2180 de 09 de Enero de 1954, no integra el poder Judicial, y si el Ejecutivo, pues esta vinculado al Comando de la Marina, y su foco principal es el juzgamiento de los acontecimientos e actos de la navegación.

La diferencia entre el Derecho de la Navegación y el Marítimo es que el de la Navegación se limita a la seguridad del tráfico de la Navegación en general en cuanto el Marítimo es mas abrangente.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
Capítulo I - O Direito Marítimo	11
1.1 - O Direito na Navegação.	11
1.2 - Das Fontes do Direito Marítimo.	11
1.3 - Classificação do Direito Marítimo e da Navegação.	12
1.4 - A Responsabilidade Internacional do Direito Marítimo.	12
1.5 - Autonomia do Direito Marítimo.	12
1.6 - O Direito Marítimo e seu Desenvolvimento.	13
1.7 - Decreto e Regulamento.	13
Capítulo II - Tribunal Marítimo	14
2.1 - Definição.	14
2.2 - Competência.	14
2.3 - Atribuições.	15
2.4 - Composição.	15
Capítulo III - Organização da IMO	17
3.1 - Histórico.	17
3.2 - Composição.	18
Capítulo IV - Responsabilidades	19
4.1 - Cargos e Funções.	19
Capítulo V - Lei do Porto	21
5.1 - Lei de Modernização Portuária.	21
5.2 - O Regime Anterior a Lei N° 8630/93.	22
5.3 - O Porto Organizado.	23
5.4 - Modalidades e Exploração das Instalações Portuárias.	24

5.5 - O Operador Portuário. _____	24
5.6 - Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO). _____	25
5.7 - Administração do Porto Organizado. _____	26
5.8 - A Criação da Lei nº 8630, sua Vigência e seu Resultado na Prática. _____	26
CONSIDERAÇÕES FINAIS. _____	28
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS. _____	29

## INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo expor como se dá na prática a dinâmica do Direito Marítimo.

O primeiro capítulo trata do Direito Marítimo, onde será explicado a diferença entre o Direito Marítimo e o Direito da Navegação.

O segundo capítulo apresenta a competência do Tribunal Marítimo com suas atribuições e composição com as respectivas funções de seus participantes.

O terceiro capítulo apresenta de forma breve a Organização da IMO, desde sua criação, composição e sua atuação em assuntos relacionados a navegação.

O quarto capítulo trata das responsabilidades daqueles que comportam meio marítimo, com seus cargos e funções.

O quinto capítulo trata sobre a Lei do Porto, que foi de grande importância, por se referir a modernização, apresentando como era o Regime anterior a sua implantação.

# **CAPÍTULO I**

## **O DIREITO MARÍTIMO**

### **1.1- O DIREITO NA NAVEGAÇÃO**

Este capítulo trata a diferença entre o Direito Marítimo e o Direito da Navegação apresentando não somente sua atuação mas também sua interferência no meio marítimo.

Não se pode falar sobre a importância e influência do Direito Marítimo na Marinha Mercante, sem antes entendermos a diferença existente entre o Direito Marítimo e o Direito que trata da Navegação, pois apesar de estarem ligados juntos à própria história da civilização, tratam de diferentes significados.

No Direito da Navegação, de natureza pública, evidentemente, prevalecerão as características do direito público interno e internacional, tais como a universalidade, o particularismo, a origem costumeira, a autonomia, a irretroatividade e a imutabilidade. Incluindo também complexos de normas que regem o tráfego da navegação marítima ou aérea no âmbito nacional ou internacional. Limitando-se à segurança do tráfego da navegação em geral.

No caso do Direito Marítimo, por ser mais abrangente, ou seja, de ordem pública e privada—portanto mista—aplicar-se-ão as mesmas características do Direito da Navegação, acrescidas das que regem o direito privado, como por exemplo: a onerosidade, a simplicidade, a mutabilidade e a codificação, dentre outras inerentes a esse ramo do direito. Sendo portanto, um complexo de regras, emanadas das leis, de tratados ou dos usos comerciais, pelos quais se regem as relações jurídicas da navegação ou de todo comércio sobre águas navegáveis, sejam referentes às embarcações ou navios, sejam referentes às pessoas que participam de suas atividades ou aos contratos que se geram no comércio marítimo, regulando com detalhes o transporte de pessoas e coisas pelo mar em todas as particularidades a ele inerentes.

### **1.2- DAS FONTES DO DIREITO MARÍTIMO**

O Direito Marítimo sofre grande influência do Direito Internacional, e assim sendo, os tratados e convenções internacionais também tem grande influência e importância como fonte do Direito Marítimo.

### **1.3 - CLASSIFICAÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO E DA NAVEGAÇÃO**

- a) Direito da Navegação Público Internacional ou Externo—trata especificamente do tráfego da navegação internacional em alto-mar, e como tal é regido pelas normas internacionais, por exemplo, o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar—RIPEAM.
- b) Direito da Navegação Público Interno—é o ramo do direito da navegação público interno, aplicado dentro dos limites das águas sob jurisdição nacional, por exemplo, dentro do mar territorial, águas interiores, rios, lagos, lagoas, baías, canais, portos, etc.
- c) Direito Marítimo Público Internacional ou Externo—abrange a matéria de âmbito internacional que regula o transporte internacional, a liberdade dos mares, o limite do mar territorial, zonas contíguas, zonas econômicas, e assim por diante.
- d) Direito Marítimo Público Interno—compreende o direito marítimo administrativo, penal, processual, fiscal e constitucional, dentro dos limites da jurisdição nacional.
- e) Direito Marítimo Privado—é o que trata da matéria referente ao direito marítimo comercial e civil, podendo ser subdividido em: Direito Marítimo Interno e Direito Marítimo Privado Internacional.

#### **1.4- A RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO DIREITO MARÍTIMO**

A Lei brasileira será sempre aplicada aos navios brasileiros públicos e privados, dentro dos limites do território nacional, que se estende ao mar territorial brasileiro e à zona contígua

#### **1.5- AUTONOMIA DO DIREITO MARÍTIMO**

Essa diferença entre o Direito Marítimo e o Direito da navegação não é levada em consideração na doutrina brasileira, gerando por muitas vezes uma grande confusão, tendo em vista que o Direito da Navegação deve ser entendido como o complexo de normas que regem o tráfego da navegação marítima ou aérea, no âmbito nacional ou internacional. Trata-se de uma ciência jurídica que tem seus próprios institutos jurídicos distintos do Direito Marítimo, que é mais abrangente, pois este regula o transporte de coisas ou pessoas feito pelo mar em todas as suas peculiaridades.

Nota-se que o primeiro se limita à segurança do tráfego da navegação, enquanto o segundo cuida do transporte marítimo de coisas ou pessoas com suas particularidades inerentes ao mar.

## **1.6- O DIREITO MARÍTIMO E SEU DESENVOLVIMENTO**

Direito Marítimo, portanto, no sentido amplo, segundo acentua RIPERT, vem a ser o complexo de normas jurídicas relativas à navegação feita sobre o mar.

Em sentido ainda mais amplo segundo MIRCEA MATTESCO (*Le droit maritime soviétique face au droit occidental*, 1966, p. 154): *é o conjunto de normas jurídicas que regulamentam todas as relações nascidas da utilização e da exploração do mar, tanto na superfície, como na profundidade.*

## **1.7- DECRETO E REGULAMENTO**

Além das normas supracitadas, existem diversos diplomas legais, expedidos na forma de decretos e regulamentos, que complementam o direito material e processual sob o ponto de vista do Direito Marítimo e da Navegação, no âmbito da legislação brasileira.

## **CAPÍTULO II**

### **O TRIBUNAL MARÍTIMO**

#### **2.1- DEFINIÇÃO**

Este capítulo expõe o que significa o Tribunal Marítimo, um Órgão do Poder Executivo, tão importante para o meio marítimo pois é responsável pelo julgamento dos fatos que envolvem a navegação.

O Tribunal Marítimo é um órgão do Poder Executivo vinculado ao Ministério da Marinha, com jurisdição em todo o território nacional. Sendo, de acordo com a Legislação pertinente – Lei nº 2.180/54— o Tribunal Marítimo é órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento do pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinado ao seu funcionamento (art. 1º), do que se pode concluir, de início, que faz parte da Administração Direta.

#### **2.2- COMPETÊNCIA**

Sendo, o Tribunal Marítimo, um órgão do Poder Executivo, mas com autonomia limitada na forma da lei institucional, a ele cabe julgar causas referentes a acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, ocorridas no território nacional, pouco importando a nacionalidade das partes envolvidas.

As embarcações nacionais no alto-mar ou em águas estrangeiras também sujeitam-se às atribuições deste Tribunal Pátrio. No caso das embarcações estrangeiras que abalroarem as nacionais, se o acidente ocorrer em águas territoriais brasileiras, o tribunal também será competente, de vez que haveria nessa hipótese a competência *ratione loci*. Mas, se este mesmo acidente de abalroação for em alto-mar, dever-se-á levar em conta as normas do direito internacional, e sobretudo a nacionalidade da embarcação estrangeira, para se verificar se esta pertence a país signatário de algum ato internacional reconhecido pelo Brasil, sendo que, neste caso, aplicar-se-á o acordo ou convenção internacional, sem prejuízo para as parte litigantes. Na dúvida, o conflito poderá ser submetido à arbitragem internacional.

## 2.3- ATRIBUIÇÕES

O Tribunal Marítimo tem ainda atribuições administrativas funcionando como verdadeiro cartório, sendo de sua responsabilidade o registro da propriedade e da transferência da propriedade naval, registros de direitos reais e incidentes sobre as embarcações, registros de armadores e outros registros marítimos em geral.

Ressalta-se por fim que apesar da denominação “Tribunal”, este órgão não pertence ao Poder Judiciário, e assim sendo suas decisões serão sempre passíveis de revisão no âmbito judicial. Portanto, sempre que chegar ao conhecimento de uma Capitania dos Portos qualquer acidente ou fato da navegação será instaurado um inquérito.

Como órgão auxiliar do Poder Judiciário, O Tribunal Marítimo exerce a atribuição judicante nas matérias de sua competência, sem qualquer vinculação, pois suas decisões não fazem coisa julgada material, podendo, inclusive, serem reformadas—tratam-se, portanto, de decisões administradas e não judiciais.

E quanto à natureza jurídica do Tribunal Marítimo, a doutrina costuma defini-lo como Tribunal Administrativo.

## 2.4- COMPOSIÇÃO

O Tribunal Marítimo é composto por 7 (sete) juízes a saber.

- a) Um Juiz Presidente—Almirante do Corpo da Armada, nomeado pelo Presidente da República, por indicação do Ministro da Marinha, com mandato de dois anos, podendo ser reconduzido (não é um cargo efetivo);
- b) Dois Juízes Militares— um Oficial do Corpo da Armada (presentemente especializado em Hidrografia) e outro do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais (especializado em casco ou máquinas), ambos na inatividade e nomeados pelo Presidente da República, por indicação do Comandante da Marinha;
- c) Quatro Juízes Civis—2 (dois) Bacharéis em Direito (um especializado em Direito Marítimo e outro em Direito Internacional Público), um especializado em Armação de Navios e em Navegação Comercial e, finalmente, um Capitão- de- Longo- Curso da Marinha Mercante , todos os quatro nomeados mediante aprovação em concurso público.

Um Juiz Vice-Presidente é eleito entre os seis Juízes e substitui o Juiz Presidente durante suas ausências.

E cada Juiz Efetivo corresponde um Juiz Suplente que atua quando convocado pelo Juiz Presidente nos casos previstos no Regime Interno para os impedimentos ou afastamentos do Juiz Titular.

## **CAPÍTULO III**

### **ORGANIZAÇÃO DA IMO**

#### **3.1- HISTÓRICO**

Neste capítulo é apresentado a IMO (International Maritime Organization), uma agência da ONU. É importante que saibamos como esta surgiu, sua composição assim como suas atribuições.

Criada no dia 6 de março de 1948, passou a existir a partir de 17 de março de 1958, tornando-se em 13 de janeiro de 1959 uma agência especializada das Nações Unidas, passando, posteriormente, através de uma Assembléia da IMCO, realizada em novembro de 1975, a adotar o nome de ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO), e essa decisão entrou em vigor em maio de 1982.

Até o ano de 1986, a IMO era composta de 126 membros, entre os quais o Brasil. Além de muitas entidades de conceito internacional que têm status de órgãos consultivos ou observadores.

A IMO patrocinou inúmeras convenções com respeito aos assuntos de que trata, algumas das quais ratificadas pelo Brasil. Conforme foi exposto acima, estas convenções estão incluídas na parte dos anexos que fazem parte integrante deste curso.

Além dos serviços efetuados por seus comitês, a IMO participa de trabalhos conjuntos com outras agências da ONU, tais como a Organização Mundial de Saúde, a Conferência de Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD).

A International Maritime Organization (IMO), é o Organismo Internacional criado em 1948 para promover a segurança da navegação, e que tem grande relevância na edição de normas de Direito Marítimo. Sendo, no Brasil, a autoridade marítima que fiscaliza suas normas é a Diretoria de Portos e Costas (DPC), que faz parte do Comando da Marinha e, conseqüentemente, do Ministério da Defesa.

### **3.2- COMPOSIÇÃO**

A IMO é composta por uma Assembléia, que é formada pelos representantes dos Estados membros, que se reúnem a cada dois anos e possui um Comitê Legal, um Comitê de Fiscalização, um Comitê de Cooperação Técnica, um Comitê de Segurança Marítima e outro Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho.

## CAPÍTULO IV

### RESPONSABILIDADES

#### 4.1- CARGOS E FUNÇÕES

Assim como qualquer empresa delega responsabilidades aos seus funcionários, o meio marítimo também possui cargos que deverão ser respeitadas para que todas as funções possam ser executadas, portanto, este capítulo aborda como são divididos os cargos e funções na vida marítima.

O transporte marítimo tem sido o mais antigo e a maior via pela qual se transportam as mercadorias que ligam os vários países, aproximando pessoas e culturas dos mais diversos cantos do mundo. Não é por acaso que o filósofo Sêneca citava que “*A hegemonia do mundo é a hegemonia do mar*”.

Para ser possível a compreensão de como funciona a rotina e as divisões de funções e sub-funções dentro da maior e mais bem equipada empresa flutuante, que é o navio, é necessário uma breve explicação dos cargos existentes:

a) Proprietário:

Este, é o dono da embarcação, aquele em cujo nome a embarcação está registrada no Tribunal Marítimo e é expedida a provisão de registro. No Brasil, para ser proprietário de embarcação, a pessoa física deve ser brasileira ou empresa brasileira.

b) Armador:

É a pessoa física ou jurídica que arma a embarcação, colocando-a nas condições necessárias para que possa ser empregada comercialmente, enfrentando os riscos do mar. Quando o armador também é proprietário, temos a figura armador-proprietário. Todavia, como todas as coisas são consumíveis, exceto as consumíveis e as fungíveis, o navio pode ser objeto de locação, caso cujo armador-proprietário transforme-se em armador-locatário. E há o caso onde o armador-proprietário não quer explorar sua embarcação sozinho, portanto contrata alguém para fazer o serviço, que é chamado de armador-gerente.

c) Fretador:

É aquele que dá o navio em afretamento, que pode ser pessoa física ou jurídica, sendo uma das partes do contrato de afretamento, que cede o navio ou parte dele, mediante o pagamento do frete ou do aluguel por determinado período de tempo. (Gomes, Carlos Rubens Caminha. Direito Comercial Marítimo. Rio de Janeiro: Editora Rio, 1978, p. 142)

d) Afretador:

É aquele que pega o navio do fretador para uso, e este tipo de afretamento pode ser:

- Por viagem (voyage charter);
- Por tempo (time charter);
- A casco nu (demise ou bare boat charter);
- De espaço a bordo do navio (space charter e slot charter).

e) Capitão e tripulante:

Ambos são considerados trabalhadores aquaviários. O capitão ou comandante é aquele que representa os interesses do armador a bordo do navio, sendo o responsável pela embarcação, seus equipamentos, passageiros e sua bagagem, acompanhada ou não pelos seus tripulantes e seus pertences, bem como pela carga e disciplina a bordo. O comandante exerce funções de direito público, que são aquelas de ordem pública, nas quais atua como delegado da autoridade marítima, cumprindo e fazendo cumprir as leis marítimas, tendo poder de polícia a bordo e sendo funcionário público, para efeitos penais (art. 327 do CP).

Além disso, exerce funções de direito privado, que são as de natureza técnica, divididas em gestão náutica e gestão comercial. Aquela refere-se à navegação em todos os seus aspectos, assim como a manutenção, conservação, aprovisionamento, administração do pessoal etc. A gestão comercial trata dos contratos de fretamento, de transporte evidenciado por um conhecimento de embarque, ou de outros tipos, tendo em vista o cumprimento das instruções dadas pelo armador ou fretador acerca do uso da embarcação.

O tripulante é todo profissional capacitado para trabalhar a bordo de embarcações mercantes, inscrito na Diretoria de Portos e Costas, que possui contrato de trabalho com o armador, comandante ou agente, submetido à legislação marítima aplicável, especialmente a Norman 13, que no seu capítulo 4, itens 0401 (das atribuições do Comandante) a 0419 (preceitos para os tripulantes na navegação em mar aberto e interior) dispõe sobre as atribuições do Comandante e Tripulante a bordo de embarcações mercantes nacionais e penalidades.

## **CAPÍTULO V**

### **LEI DO PORTO**

#### **5.1- LEI DE MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA**

Este capítulo trata sobre uma lei que foi de grande importância, a Lei do Porto.

Conheceremos como foi feita a elaboração desta lei, como era o regime anterior à sua implantação e conheceremos sobre a importância do Operador Portuário.

Há uma grande atuação teórica e prática com os problemas que afetam os portos brasileiros, especialmente o de Santos, que é o maior da América Latina.

A discussão sobre o trabalho portuário se insere na discussão mais ampla sobre o próprio trabalho, da forma, como este foi regulado pelo direito e passou a contar com sua própria proteção. Um dos pontos centrais é a influência de um processo que vai além das fronteiras do país: a globalização. O caso do trabalho portuário, nesse aspecto, é exemplar na medida em que o processo de modernização dos portos não é um fato específico do nosso país, mas uma transformação que vem ocorrendo por todo o mundo e afeta, igualmente, trabalhadores portuários de várias nações, isso porque o processo de globalização impôs novas demandas associadas ao porto, tendo como um dos seus pressupostos a eficiência e competitividade internacional.

Para atingir o seu escopo, é examinada a normativa da Organização Internacional do Trabalho pertinente ao trabalhador portuário, observando, preliminarmente, o modo como esta se estrutura e atua e, num segundo momento, analisamos a Lei nº 8630/93, a chamada “Lei de Modernização Portuária”, cuja implementação tem resultado em profundas mudanças nos portos brasileiros, e suas repercussões na relação de trabalho portuário.

A promulgação da Lei 8630/93, teve um caráter mais voltado à “privatização” do sistema do que a uma profunda reestruturação produtiva visando um estágio avançado de eficiência e eficácia.

A elaboração dessa Lei, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, foi subordinada às novas posturas liberalizantes, amplamente praticada em nosso país, decorrentes do chamado Consenso de Washington: reduzir a intervenção estatal e ampliar a liberdade econômica com a abertura de mercado tornou-se tarefa obrigatória dos governos. Ela também objetivou “*aumentar a produtividade, racionalizar o ambiente de trabalho, estimular a participação do setor empresarial e*

*incentivara participação dos usuários, de modo a aumentar a competitividade das exportações e desenvolver a navegação de cabotagem” (CONTI, 2000).*

## **5.2- O REGIME ANTERIOR À LEI Nº8630/93**

Antes de tratar das transformações que aconteceram nas relações de trabalho portuário com a chegada da Lei nº 8630/93, primeiro é necessário fazer um resumo de como era o regime de trabalho no porto, que perdurou por mais de setenta anos, submetido totalmente ao controle exercido pelo Estado. Essa relação se resumia nos seguintes pontos:

- a) Era totalmente regulamentada, por diversas leis esparsas e por meio de atos administrativos, não havendo nenhuma possibilidade de negociação;
- b) Havia total atuação de órgãos estatais na administração de todos os assuntos referentes à atividade portuária, tais como Sunamam (Superintendência nacional da marinha Mercante), Portobras (Empresa de Portos do Brasil S/A), CSTM (Conselho Superior do Trabalho Marítimo), CRTM (Conselho Regional do Trabalho Marítimo) e as DTMs (Delegacias do Trabalho Marítimo) que regulamentavam todas as questões relacionadas ao trabalho portuário;
- c) No trabalho avulso, havia prerrogativa concedida aos sindicatos de trabalhadores para indicar, com exclusividade, os trabalhadores que comporiam as equipes de trabalho, sendo que apenas os trabalhadores matriculados na Delegacia do Trabalho Marítimo poderiam obter postos de trabalho, havendo, ainda, preferência legal para os trabalhadores sindicalizados (art. 257 da CLT);
- d) Os serviços de capatazia eram realizados por trabalhadores empregados das autoridades portuárias (em Santos, da Cia. Docas- Codesp), fazendo com que houvesse uma divisão de responsabilidades, pois enquanto a mercadoria era transportada ou movimentada no cais, ficava sob a responsabilidade da Administração, mas quando chegava ao interior das embarcações, passava para a responsabilidade do armador;
- e) Havia assim, como consequência, duas categorias de trabalhadores portuários no cais: os de capatazia, com vínculo empregatício firmado com a empresa estatal, e o avulsos (estivadores, conferentes, consertadores, vigias e trabalhadores de bloco), surgindo, posteriormente, os avulsos de capatazia, que complementavam de forma supletiva o trabalho daqueles;
- f) Ausência de competição entre os portos, pois todos os preços cobrados pela movimentação de mercadorias, bem como as taxas cobradas pela Administração dos Portos eram calculadas sobre o valor da mão-de-obra utilizada, ou seja, quanto maior a remuneração dos trabalhadores e a composição dos ternos, maiores os

lucros dos empresários que operavam no porto e da própria Administração Pública (Cristiano Paixão Araújo Pinto e Ronaldo Curado Fleury, 2004:21).

Diante da tendência mundial em busca da modernização do comércio internacional, foi promulgada a Lei nº 8630, de 25.2.1993, que provocou uma total mudança no cenário das relações de trabalho portuário. Cabe, então, indagar, o que essa lei veio modificar.

Essa lei não teve como intuito apenas modificar o sistema vigente, e sim romper completamente com todo esse sistema, e o fez de forma drástica, alterando profundamente as estruturas nas quais se fundava o trabalho portuário, a administração da mão-de-obra e o modo de sua execução.

Seus principais objetivos eram o aumento de produtividade do setor portuário; a racionalização do ambiente de trabalho; o estímulo à participação do setor privado na construção e exploração de instalações portuárias, o incentivo à participação dos usuários dos serviços, a melhoria da competitividade das exportações e o estímulo à navegação de cabotagem e interior.

Para atingir esses objetivos, entretanto, foi necessária uma total revolução nos métodos de trabalho portuário, alterando suas estruturas e formas de agir, retirando quase que integralmente a interferência sindical nas formas de distribuição do trabalho e do controle sobre a mão-de-obra, causando com isso fortes e inevitáveis conflitos entre os principais atores da relação de trabalho portuário.

A nova Lei dos Portos, como ficou conhecida, provocou uma profunda reformulação nos conceitos utilizados na via portuária brasileira, notadamente no que diz respeito à exploração das instalações portuárias, à prestação dos serviços portuários, as relações capital-trabalho, à Administração Portuária e à participação do estado na atividade portuária.

### **5.3- O PORTO ORGANIZADO**

A lei nº 8630/93 define porto organizado como o “construído e aparelhado para atender as 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”. (como visto no artigo 1º, § 1º, inciso I da lei 8639/93).

Vale notar que a lei brasileira é a única legislação no mundo onde os portos são denominados “portos organizados”. Porto organizado é, assim, um conceito essencialmente funcional. É um conjunto de atributos e instalações onde se realiza o tráfego e as operações portuárias.

O titular da exploração portuária, conforme a lei, é a União Federal, entretanto, através da concessão, a exploração do porto organizado poderá ser feita também por terceiros, desde que, mediante prévia licitação. Isso não significa a substituição do Estado, logo, está sob jurisdição de uma autoridade portuária significa, está sob a supervisão normativa dessa função administrativa do Estado, por ele exercida diretamente ou por meio de concessionário. A propriedade contínua sendo da União Federal, cabendo aos terminais privativos apenas a exploração efetiva desse local, devendo constar do contrato de arrendamento ou concessão a especificação dos bens reversíveis ao término do contrato.

#### **5.4- MODALIDADES E EXPLORAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**

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, sendo esta uma das inovações da Lei nº 8630/93, demonstrando a tendência, a partir das privatizações, de que muitas aéreas do porto organizado se transformem em terminais privativos.

Aliás, foi um dos “propósitos do governo, com a Lei de Modernização Portuária, substituir o monopólio da operação portuária, exercido pelas administrações e sindicatos, pela livre concorrência entre os operadores portuários da iniciativa privada, pregando, dessa forma, as sementes da redução do custo pela competição entre os prestadores de serviço” (Dantas,1996:3).

Houveram críticas feitas a essa Lei, e a maior delas é a que persiste até os dias de hoje: a constitucionalidade de tal dispositivo, pois o artigo 4º da Lei nº 8630 assegura “ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalações portuárias, mediante contrato de arrendamento ou autorização”. Quem é esse interessado? A Lei não esclarece. E este, é um interessado a quem a Lei dá o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar e explorar instalações portuárias e também arrendar.

#### **5.5- O OPERADOR PORTUÁRIO**

Operador Portuário é uma figura instituída pela Lei nº 8630/93, definida como “pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado.”

A lei limita o exercício dessa atividade a pessoa jurídica, logo basta que tenha personalidade jurídica para que o operador possa por si, ou através de associação ou sociedade estabelecer-se como tal, estando inclusive previsto na lei a possibilidade de cooperativas de trabalhadores avulsos atuarem como operadores portuários.

O segundo requisito imposto pela Lei é a pré-qualificação, que, no ensinamento de Hely Lopes Meirelles, “é a verificação prévia da idoneidade jurídica, técnica e financeira de firmas ou consórcios para participarem de determinadas e futuras concorrências de um mesmo empreendimento” (1995:287).

Importante observar que a lei considera operador portuário nato a Administração do Porto, até por ser a responsável pela habilitação dos demais operadores portuários, entretanto, atualmente, a administração do porto deve exercer apenas a função de Autoridade Portuária. Cumpre assinalar que o afastamento da Autoridade Portuária da operação decorreu de opção política, nada impedindo que as mesmas retornem à operação futuramente, desde que observada a forma de ingresso de pessoal prevista na Constituição Federal.

A Lei nº 8630/93 prevê no artigo 8,§ 1º, os casos de dispensa da intervenção dos operadores portuários quando a especificidade da carga e o nível de automação permitam que a própria tripulação do navio execute a operação, além da movimentação de peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento das embarcações, dispensando, assim, o uso da mão-de-obra avulsa.

## **5.6- ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA (OGMO)**

Uma das principais e mais polêmicas inovações dessa Lei, foi a criação do OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra), tendo como objetivo primordial centralizar e administrar a prestação de serviços nos portos organizados. O OGMO é um órgão gestor que concentra a administração do trabalho portuário.

Podemos perceber com a criação da Lei nº 8630/93, houve uma sensível mudança, de caráter geral, do sistema anterior para o atual: o que antes era feito pelas Cia. Docas e pelos Sindicatos, ou seja, a administração da mão-de-obra, passa agora a ficar centralizada pelo OGMO.

Isso provocou um nítido enfraquecimento da representação sindical. Antes da Lei, os sindicatos efetuavam ainda o pagamento de férias, 13º salário e outras verbas aos trabalhadores portuários avulsos. A criação do OGMO tirou-lhes também estas prerrogativas, proporcionando resistência por parte dos trabalhadores portuários avulsos, que viam o OGMO como órgão externos, técnico e burocrático, tentando substituir os sindicatos. Mas após alguns conflitos, ele foi aceito.

A Lei nº 8630/93 não define o órgão gestor de mão-de-obra, apenas determina que seja constituído pelos operadores portuários, para administrar e fornecer mão-de-obra para as operações portuárias de capatazia, estiva, conferência e conserto de carga e descarga, vigilância de embarcações, sempre que o contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho, não dispuser em contrário.

A Lei instituiu ainda uma Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas sobre: fornecimento de mão-de-obra; quantificação, seleção, cadastro, e registro de trabalhadores; treinamento e habilitação profissional; identificação profissional; arrecadação e repasse de valores devidos pelos operadores portuários; disciplina; cessão de trabalhador avulso e operador portuário.

Compete portanto, à Comissão Paritária o poder revisional do atos de gestão da mão-de-obra praticadas pelo OGMO. Em caso de impasse, as partes deverão recorrer à arbitragem.

## **5.7- ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO**

É Composta em nível superior, pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), sendo este Conselho uma das mais significativas inovações criadas por essa Lei no Brasil e composta também pela Administração Portuária propriamente dita, que são tratados pela Lei nº 8630/93 como organismos distintos, embora incluídos no capítulo genérico destinado à Administração do Porto Organizado.

No que concerne à Administração do Porto, o aspecto destacamos a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que demonstra a intenção de delegar à comunidade local, tanto a supervisão da atuação da Administração do Porto, quanto à atribuição do planejamento e das decisões sobre o desenvolvimento do porto organizado.

Dessa forma a lei transfere atribuições que tradicionalmente vinham sendo exercidas de forma centralizada pela União Federal, para o nível da sociedade local, onde representantes do poder público (federal, estadual e municipal), dos operadores portuários, dos trabalhadores e dos usuários do porto passam a ter prerrogativas.

## **5.8- A CRIAÇÃO DA LEI Nº 8630, SUA VIGÊNCIA E SEU RESULTADO NA PRÁTICA**

Como sabemos, no Brasil, algumas Leis entram em vigor e outras não. No caso da Lei nº 8630, que determina a reabertura e modernização dos portos, promulgada em Fevereiro de 1993, houve grande expectativa sobre a possibilidade de ser obedecida, revogada ou simplesmente posta de lado, sem maiores consequências. Portanto, a nova legislação saneadora vem sendo aplicada gradativamente em vários portos do País, para descontentamento daqueles que procuram sabotá-la por questões políticas subalternas e inconfessáveis interesses. Particularmente, a imprensa e aguerrido grupo de dirigentes remanescentes da Ação Empresarial Integrada, não deixaram o assunto cair no esquecimento, cobrando de forma sistemática dos governos (federal, estadual e municipal) as necessárias medidas para a implantação da Lei.

Embora com um certo atraso, a Lei avançou também com relação à formação dos Conselhos de Administração Portuária—CAP, que já começou a funcionar em todo o País. Igualmente estão sendo criadas as Operadoras Portuárias que, de agora em diante irão se ocupar dos serviços dos cais, utilizando o seu próprio pessoal ou contratando trabalhadores avulsos, quando necessário.

No Rio, várias empresas receberam certificados para operar no Porto, entretanto em Itajaí, por ser um porto sempre mais adiantado, onze firmas já se ocupam normalmente da movimentação de carga. Em Santos, onde são maiores as resistências, a implantação da Lei segue em ritmo lento, com evidente prejuízo para os usuários e a própria cidade. Em Dezembro de 1993, no escoamento da safra de açúcar exportável, dado o congestionamento registrado, bem como os insatisfatórios e caros serviços, o porto santista perdeu cerca de 500 mil toneladas de carga para os complexos de Paranaguá, Imbituba e do Rio.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A elaboração deste trabalho levou-me a tecer diversas considerações com respeito à Importância e Influência do Direito Marítimo na Marinha Mercante, não apenas sua influência no julgamento de acidentes e fatos da navegação, mas também o fato de está contribuindo para a Ordem e cumprimento de Normas impostas para garantir a segurança não somente dos aquaviários mas também da Natureza e Mares.

De acordo com pesquisas efetuadas muitos advogados concordaram que a existência do Tribunal Marítimo fez com que muitas Leis fossem mais facilmente cobradas, garantindo seu maior cumprimento.

Foi muito gratificante conhecer um pouco mais sobre a História do Direito Marítimo e com isso, também a História do Tribunal Marítimo, fazendo com que não só o interesse sobre esse assunto crescesse, mas também saber que este vem vencendo as dificuldades e se firmando cada vez mais, desde de 1954. Hoje posso perceber realmente a importância e a sua influência na Marinha Mercante, que consiste em garantir, perfeita realização de serviço como também uma maior segurança para todos que dependem desta profissão para sua sobrevivência.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 - ANJOS, J. Haroldo dos; Gomes, Carlos Rubens Caminha: **Curso de direito marítimo-**  
Rio de Janeiro: Renovar,1992
- 2 - RAPHAEL, Leandro: **Direito marítimo-** São Paulo: Aduaneiras, Informações sem  
Fronteiras, 2003
- 3 - ANJOS, J. Haroldo dos; Gomes, Carlos Rubens Caminha: **curso de direito marítimo-**  
Rio de Janeiro: Renovar, 1992
- 4 - CASTRO JR., Osvaldo Agripino de: **Temas atuais de direito do comércio internacional**  
– Florianópolis- SC: Ab/ SC, 2005. Volume I
- 5 - VITRAL, Waldir – **Manual de direito marítimo.** São Paulo, Bushatsky,1977. VIII +  
408p. Notas bibliográficas de rodapé.
- 6 - CASTRO JR., Osvaldo Agripino de: **Temas atuais de direito do comércio**  
**internacional-** Florianópolis: OAB/ SC Editora, 2005 584p. Vol.II
- 7 - OLIVEIRA, Carlos Tavares de, 1994- **Modernização dos portos** / Carlos Tavares de  
Oliveira – São Paulo: Aduaneiras, 1994.
- 8 - LACERDA, Jozé Cândido Sampaio de – 1909-1981: **Curso de direito privado da**  
**navegação:** 3. ed. Ver. E atual. por Aurélio Pitanga Seixas Filho. Rio de Janeiro, Freitas de  
Bastos, 1984.