

## **A terceirização no Setor Portuário**

Em função de sua complexidade, dos múltiplos atores envolvidos e da diversidade de ocupações, identificar a terceirização no setor portuário é um exercício que requer estudos e discussões em profundidade.

Existem 34 portos públicos no Brasil, 16 têm sua operação concedida à administração de governos estaduais e municipais e 18 são administrados por sete Companhias Docas, empresas estatais de economia mista ligadas à Secretaria de Portos. No setor privado, há aproximadamente 111 terminais portuários.

No setor público, onde a estrutura portuária é conhecida como área do porto organizado, as atividades de capatazia, estiva, conferência e conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco constituem categorias diferenciadas, tendo que ser exercidas por trabalhadores registrados nos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs). Inclusive a contratação com vínculo empregatício por prazo indeterminado para exercer tais atividades, tem que ser feita entre trabalhadores certificados nessas ocupações nos OGMOs. Assim, poder-se-ia pensar que a contratação de trabalhadores não registrados nos OGMOs para desenvolver estas atividades dentro da área do porto organizado constituiria em terceirização. Mas, na verdade se trata de uma contratação fora do estipulado na lei. Se tais trabalhadores fossem vinculados diretamente às empresas de operação portuária, não se poderia caracterizar a terceirização, uma vez que seu vínculo seria diretamente com a empresa que movimenta a operação. No entanto, não seriam trabalhadores credenciados pelo sistema OGMO para as categorias diferenciadas, conforme a nova Lei dos Portos determina.

Além das categorias diferenciadas no setor portuário, caracterizar a terceirização passaria necessariamente por uma avaliação metodológica sobre a definição das atividades fins e meio neste setor. Na Lei 12.815, de 2013, Nova Lei dos Portos, são elencadas uma série de funções que são competências explícitas da administração do porto organizado, denominada também autoridade portuária.

Dentre elas, destaca-se a Guarda Portuária, atividade onde a tentativa de terceirização é mais evidente. Quando foi publicada a primeira versão da Medida Provisória 595, de 2012 que reformularia o marco regulatório do setor portuário, a organização e regulamentação de Guarda

Portuária - para prover vigilância e segurança nos portos – não se encontrava mais como atribuição da autoridade portuária.

Atividades de fundamental importância, como a execução do ISPS Code - código instituído após os atentados de setembro de 2001 para garantir padrões internacionais de segurança na área do porto e dos navios, conforme a Organização Marítima Internacional (IMO) / ONU, e do qual o Governo Brasileiro é signatário - são de responsabilidade da Guarda Portuária.

A Portaria PR/SEP 121, de 2009, que está em vigor até que o novo regulamento venha a ser decretado, estabelece as atribuições da Guarda Portuária:

I - Elaborar os procedimentos a serem adotados em casos de sinistro, crime, contravenção penal ou ocorrência anormal.

II - Exercer a vigilância na área do porto organizado, para garantir o cumprimento da legislação vigente, em especial no tocante ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias;

III - Prestar auxílio, sempre que requisitada, às autoridades que exerçam atribuições no porto, para a manutenção da ordem e a prevenção de ilícitos;

IV - Auxiliar na apuração de ilícitos e outras ocorrências nas áreas sob responsabilidade da Administração Portuária;

V - Elaborar, implementar e manter atualizado o Plano de Segurança Pública Portuária;

VI - Prover meios, mecanismos, pessoal e aparelhamento necessários à plena segurança e proteção das instalações portuárias, funcionários, mercadorias, tripulantes e demais pessoas.

A natureza específica destas competências exige vivência típica no setor portuário, assim como conhecimento das regulações que regem o setor, inclusive no âmbito internacional. Devem, portanto, ser exercidas por agente públicos, treinados especificamente para esta função.

Ainda a Portaria 121 indica no seu artigo 4º:

**Art. 4º - A vigilância e a segurança do porto organizado serão promovidas diretamente pela Guarda Portuária.**

Assim, se estabelece claramente a necessidade de que o controle da fiscalização na entrada e saída de pessoas e mercadorias deva ter respaldo da administração pública e ser exercida diretamente pela Guarda Portuária, não por empresas de segurança privada.

O Ministério dos Transportes alterou a redação do artigo 3º da Portaria nº 180, de 23 de maio de 2001, que regulamenta os serviços de Guarda Portuária nos portos brasileiros. A nova redação eliminou a possibilidade de “conceder” a segurança nos portos, atividade que, segundo o entendimento de diversos tribunais, dentre eles o TCU (TC 027.911/2010-1) e o TST (Acórdão 99300-77.2007.5.12.0050 publicado em 28/10/2010) vinha sendo terceirizada de forma irregular.

Por ser estratégica, principalmente quando se considera que os portos são extensão das fronteiras do Brasil, o movimento sindical reivindicou que a Guarda Portuária continuasse sendo competência da Administração Portuária. O Ministério Público também se posicionou contra a exclusão da Guarda Portuária no texto da legislação proposta. Após várias ações e negociações com o Governo por parte do movimento sindical e das solicitações do MPT para que a atividade não possa ser terceirizada, conseguiu-se reintroduzir na Nova Lei dos Portos a competência da Autoridade Portuária de “organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente”.

No entanto, passado mais de um ano da Nova Lei dos Portos, o regulamento da Guarda Portuária, ainda não foi publicado, pese à pressão e mobilização da Federação Nacional dos Portuários (FNP), que inclusive entregou à Secretária de Portos da Presidência da República (SEP) uma proposta de regulamentação para estabelecer diretrizes para a organização da guarda.

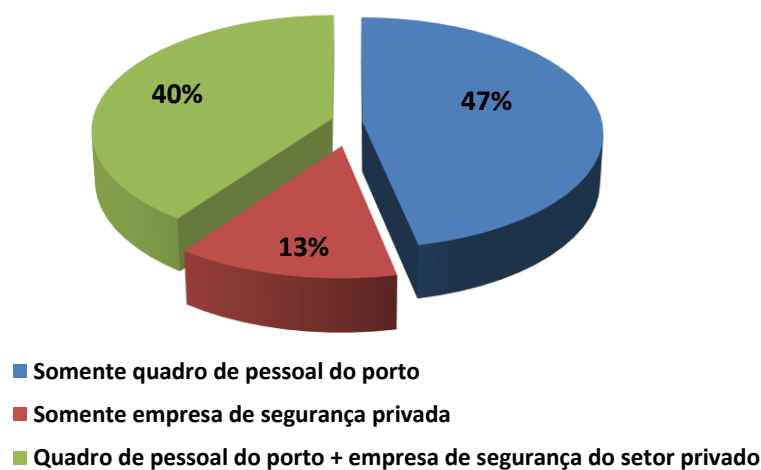
Nesse intervalo de tempo, houve novas tentativas de terceirizar a guarda. Em maio, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), autarquia pública criada pelo governo do Paraná, publicou um aviso de licitação para contratar serviços de vigilância, o que na praxe significaria a terceirização de postos da Guarda Portuária. O Sindicato dos Portuários do Estado do Paraná (Sintraport/PR), filiado à FNP, conseguiu suspender o edital após requerimento oficial e acionamento do Ministério Público do Trabalho do Paraná.

Em Pernambuco, desembargadores do Tribunal Regional do Trabalho entenderam, por unanimidade, que o controle de entrada dos portos, atualmente feito por companhias terceirizadas de vigilância, deve ser feito pela Guarda Portuária. Assim, as empresas Porto de Suape e Porto de Recife terão que alterar seus quadros funcionais, além de ter que pagar indenizações por dano moral coletivo.

No início de 2014, a SEP efetuou um levantamento de dados a partir do envio de formulários aos portos acerca da questão da guarda. 30 portos responderam, com aproximadamente 2.280 guardas. Do total de portos, 14 (o que equivale a 47%) responderam que a função da guarda é exercida exclusivamente por pessoal do quadro de pessoal do porto; 12 (o que equivale a 40%) têm trabalhadores tanto do quadro de pessoal quando de empresas terceirizadas e 4 (ou 13%) só empregam trabalhadores de empresas de segurança privada.

**GRÁFICO 1**

**Portos segundo a forma de contratação para exercer a função da Guarda Portuária**



**Fonte:** Secretaria de Portos da Presidência da República. **Elaboração:** DIEESE

Nos dados da RAIS 2012 pode-se observar diferenças importantes entre a remuneração dos Guardas Portuários nas empresas públicas e os vigilantes e guardas de segurança de maneira geral (pela CBO – Classificação Brasileira de Ocupações), assim como entre os trabalhadores que exercem atividades de vigilância e segurança privada (pela CNAE – Classificação Nacional de Atividade Econômica). Conforme se pode observar na Tabela 1, a remuneração média de um guarda portuário na administração pública é de R\$5.393, enquanto os vigilantes e guardas de segurança têm uma remuneração média de R\$1.590 e pela CNAE, os trabalhadores que exercem atividades vigilância e segurança privadas, de R\$1.278. A remuneração dos Guardas Portuários supera em mais de três vezes a remuneração recebida pelos vigilantes.

**TABELA 1**

**Remuneração média nominal R\$ em 31/12**

Guarda Portuário	R\$ 5.393
CBO: Vigilantes e guardas de segurança	R\$ 1.590
CNAE: Atividades de vigilância e segurança privada	R\$ 1.278

**A modo de conclusão**

A terceirização no setor portuário se torna mais evidente entre os trabalhadores da Guarda Portuária. O estado brasileiro exerce a função de fiscalização do trânsito de pessoas e mercadorias nas áreas portuárias, que são áreas de fronteira, através da Guarda Portuária. Esta atividade, além de requerer conhecimento da própria dinâmica portuária e de leis nacionais e internacionais específicas do setor, é estratégica e parte da atividade fim das Autoridades Portuárias Brasileiras. Assim, é chave o Brasil ter servidores próprios que sirvam o Estado nesta função.