

# **Artigo: A atuação da Auditoria-Fiscal do Trabalho nos portos do Brasil**

**Francisco Edivar Carvalho.** Auditor-Fiscal do Trabalho lotado na Superintendência Regional do Trabalho e Emprego/RN. Graduado e pós graduado em Administração de Empresas pela Universidade Federal do RN e Especialista em Direito do Trabalho pela Universidade Potiguar. Professor universitário. Autor dos livros: *Empregado Doméstico e Trabalho Portuário Avulso antes e depois da lei de modernização dos portos*, ambos publicados pela editora LTr. Autor de artigos que versam sobre trabalho portuário, marítimo e na pesca.

## **1- Introdução**

Visa o presente estudo levar ao conhecimento dos Auditores-Fiscais do Trabalho breve histórico e como ocorreu a reinserção, atuação, crescimento e desmanche da Auditoria-Fiscal do Trabalho no contexto portuário brasileiro com a edição da Lei nº 8.630/93, intitulada lei de modernização dos portos, atualmente revogada pela Lei nº 12.815/13.

## **2 - Breve histórico, reinserção, atuação, crescimento e desmanche da Auditoria Fiscal do Trabalho nos portos do país.**

A Inspeção do Trabalho nos portos tem como marco inicial o Decreto nº 23.259, de 20 de outubro de 1933 que criou as Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), as quais competiam fiscalizar por intermédio de inspetores do trabalho o cumprimento das normas legais, inclusive, promover a disciplina entre os trabalhadores que atuavam no contexto portuário. Em 1989, por meio da Lei nº 7.731, as DTM foram extintas e, com isso, a Inspeção do Trabalho se afastou dos portos deixando a grande leva de trabalhadores deste importante setor, literalmente, a ver navios, o que perdurou até os idos de 1995.

Com a edição da Lei nº 8.630/93 houve fortes resistências por parte de sindicatos de avulsos para sua efetiva implantação. As velhas práticas falavam mais alto. Por isso “não pegou” nos seus primeiros anos de vigência. Até 1995 poucos órgãos gestores de mão de obra atuavam de acordo com as novas disposições legais, alguns nem haviam sido criados em vários portos do país. A escalação dos trabalhadores portuários avulsos (TPA) foi implantada na maioria dos portos a muito custo. No maior porto do país, Santos, somente em 1998 é que o OGMO passou a fazer, *teoricamente*, a escalação dos TPA. Ao cotejar a Lei nº 8.630/93 com o disciplinamento do sistema portuário anterior, constata-se que objetivava fazer uma “faxina geral” nos portos brasileiros. Então, quem a daria efetividade? Quem poria nos trilhos do novo ordenamento legal os fortes sindicatos de avulsos pelo Brasil a fora?

Diante deste quadro, por meio do Decreto nº 1.467, de 27 de abril de 1995 foi criado o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO) com o objetivo de coordenar as providências necessárias à modernização dos portos e à efetiva implantação da lei que já vigorava há dois anos e dois meses. O GEMPO era

composto por representantes dos Ministérios dos Transportes, Trabalho e Emprego, Indústria e Comércio, Fazenda e Marinha do Brasil.

Decorridos 3 (três) anos de vigência da supracitada lei, percebeu-se que quase nada havia sido implantado relativamente à mão de obra avulsa nos portos brasileiros. Somente em 29 de abril de 1996 é que a Lei nº 8.630/93 foi regulamentada pelo Decreto nº 1.886. Com este dispositivo legal buscou-se dar cumprimento aos seus ditames no que pertine à mão de obra avulsa e demais disposições pela administração dos portos, OGMO e operadores portuários. O artigo 7º do decreto suso mencionado reinseriu a Fiscalização do Trabalho no contexto portuário brasileiro ao lhe dar competência para fiscalizar as condições gerais do trabalho portuário.

Em 1996, por intermédio da Portaria nº 1.115/96 foi criado no âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego, o Grupo Especial Móvel de Fiscalização do Trabalho Portuário na mesma linha de atuação do Grupo Móvel de Fiscalização para o combate ao trabalho escravo que já atuava nos rincões do Brasil com o apoio da Polícia Federal.

Em face das particularidades e especialização requeridas para fiscalizar o trabalho portuário foram arrematados Auditores-Fiscais do Trabalho oriundos das extintas DTM com o intuito de agirem nos portos brasileiros para fazer valer a lei. Nas ações fiscais desencadeadas de norte a sul do Brasil foram constatadas gravíssimas violações à nova lei dos portos relativamente à mão de obra avulsa e à segurança e saúde no trabalho.

Em decorrência das ações fiscais e na constatação de inúmeras falhas na Lei de Modernização dos Portos, os Auditores-Fiscais do Trabalho, em conjunto com o GEMPO, subsidiaram a Casa Civil da Presidência da República na formulação da Medida Provisória nº 1.575/97 que, após várias reedições, foi transformada na Lei 9.719/98, a qual veio suprir lacunas da Lei nº 8.630/93, ao criar, entre outras, a obrigação do operador portuário e do OGMO verificarem a presença dos TPA escalados no local de trabalho, observarem as normas de segurança e saúde, bem como a obrigação do operador portuário repassar ao OGMO a remuneração dos avulsos no prazo de 24 horas da realização do serviço e o intervalo mínimo de 11 horas consecutivas entre duas jornadas de trabalho. Penalidades pecuniárias àqueles que infringissem estas disposições e outras mais da Lei nº 8.630/93 foram instituídas e o processo administrativo de imposição de multas segue os trâmites previstos nos artigos 626 a 642 da Consolidação das Leis do Trabalho.

Com a edição da Lei nº 9.719/98 houve a inserção definitiva do Ministério do Trabalho e Emprego como autoridade que exerce funções nos portos organizados, inclusive, ao prescrever a colaboração das autoridades portuária, aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima com os Auditores-Fiscais do Trabalho no desempenho de suas atribuições legais.

A atuação da Auditoria-Fiscal especializada em Trabalho Portuário com respaldo na Lei 9.719/98 e demais disposições legais atraiu a ira de alguns sindicatos de avulsos e de operadores portuários beneficiários de práticas ilegais, imorais e aéticas elevadoras dos custos da movimentação de cargas nos portos. A partir daí, os relatórios de

fiscalização passaram a subsidiar, também, as ações do Ministério Público do Trabalho. Individualmente, o trabalhador portuário avulso passou a ter, efetivamente, mais segurança na sua relação com os tomadores de seus serviços, diferentemente do que ocorria no sistema anterior.

A Auditoria-Fiscal do Trabalho deu grande contribuição na efetiva implantação da Lei de Modernização dos Portos. É digno de registro que, enfrentando resistências medonhas, ficou com o ônus de fazer valer as novas disposições legais relativas à mão de obra avulsa. Nesse cenário, o GEMPO e o Ministério Público do Trabalho foram de vital importância, haja vista a complexidade das relações de trabalho nos portos do país.

Com a inserção da Auditoria-Fiscal do Trabalho no processo de modernização dos portos houve, inicialmente, fortíssimas resistências de algumas entidades representativas de trabalhadores portuários avulsos. A maioria, equivocadamente, entendia que estava retirando seus históricos direitos. Entretanto, com o decorrer do tempo perceberam as melhorias relativamente ao sistema anterior. Os TPA passaram a ver seus direitos trabalhistas e previdenciários respeitados. Muitos que não tinham acesso ao trabalho passaram a tê-lo. À exceção de alguns privilegiados que não se conformam em ter que repartir o bolo das fainas portuárias.

Em 1999, pela Instrução Normativa nº 19 foram criadas no âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego, a Unidade Especial de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário (de âmbito nacional) e as Unidades Regionais de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário (de âmbito estadual) com o intuito de consolidar a efetiva implantação da Lei de Modernização dos Portos e resgatar o vácuo deixado pela extinção das Delegacias do Trabalho Marítimo, posto que essas unidades especializadas não visavam somente o trabalho portuário, mas também, o universo dos aquaviários, principalmente, pescadores profissionais e marítimos.

A partir daí as coisas começaram a mudar no que diz respeito às relações entre sindicatos de trabalhadores avulsos, operadores portuários e entre estes e a administração do porto. Os OGMO começaram a ser criados em vários portos e passaram a exercer, efetivamente, suas atribuições. Trabalhadores que, raramente tinham oportunidades de trabalho passaram a ser contemplados pelo sistema rodiziário de escalação. A segurança e a saúde dos TPA começaram a ter destaque. Coisas inexistentes, até então, no sistema portuário brasileiro.

Nesse contexto, o Ministério Público do Trabalho designou procuradores para atuarem, especificamente, na área portuária. A Unidade Especial de Fiscalização Portuária e Aquaviária, instada por inúmeras consultas sobre a aplicação da Lei de Modernização dos Portos emitiu até 2004, 46 (quarenta e seis) Notas Técnicas que deram suporte à solução de conflitos nos portos.

O objetivo inicial foi agir nos portos para fazer valer a nova lei. Mas, aos poucos, a atuação da Auditoria-Fiscal do Trabalho, com a seriedade e a isenção que lhes são peculiares, passou a ser demandada pelos atores da comunidade aquaviária, principalmente marítimos, mergulhadores e pescadores, a ponto da Organização

Internacional do Trabalho (OIT), com seus próprios recursos financeiros, reconhecendo o trabalho na atividade pesqueira desenvolvido pelas Unidades Regionais de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário dos Estados do Pará, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Rio de Janeiro e Santa Catarina reunir, na cidade de Cabedelo/PB, Auditores-Fiscais destes Estados para elaboração de estudo sobre a atividade pesqueira no Brasil objetivando formular com outros países uma recomendação ou convenção sobre a pesca. Além disso, vários Auditores-Fiscais do Trabalho participaram de eventos internacionais a convite da OIT.

A muito custo foi implantada nos portos do país uma cultura de segurança no trabalho com a edição da Norma Regulamentadora nº 29. Relativamente aos aquaviários, foi confeccionada a Norma Regulamentadora nº 30, **publicada pela Portaria MTE nº 94, de 17 de agosto de 2004.**

A atuação da Auditoria-Fiscal especializada em trabalho Portuário e Aquaviário elevou-se quando o Ministério da Defesa assinou, em conjunto com o Ministério do Trabalho e Emprego, a Portaria Interministerial nº 80/2002, no sentido de haver colaboração e troca de informações nas ações fiscais desenvolvidas pelas Capitânicas dos Portos e Unidades Regionais de Fiscalização Portuária e Aquaviária.

Recursos públicos foram investidos na capacitação, aperfeiçoamento e qualificação profissional do reduzidíssimo número de Auditores-Fiscais do Trabalho que atuavam nos portos do Brasil. A Secretaria de Inspeção do Trabalho (SIT) do Ministério do Trabalho e Emprego, num ato de reconhecimento pelo trabalho desenvolvido, reformulou as normas administrativas que disciplinavam a Unidade Especial e as Unidades Regionais de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário reforçando suas atribuições e competências na execução dos seus misteres e criou no seu âmbito a Divisão de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário.

### **3 - Considerações finais.**

Os recursos públicos investidos e todo o esforço feito para arregimentar<sup>[1]</sup>, treinar e qualificar<sup>[2]</sup> dedicados profissionais para atuarem nas específicas e complicadas áreas portuária e aquaviária estão, atualmente, sem o devido reconhecimento e valor. O trabalho de anos na composição de uma equipe especializada e as conquistas na efetivação dos direitos sociais dos trabalhadores portuários e aquaviários estão indo “d’água abaixo”. As atuais Coordenações Regionais de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário estão se *desmilinguindo* aos olhos dos dirigentes da administração central do MTE e nada tem sido feito para reverter este quadro. Até o ano de 2010 havia mais de 50 (cinquenta) Auditores especializados que atuavam nos principais portos do Brasil. Atualmente, há pouco mais da metade.

Ações fiscais pontuais em alguns poucos portos e no meio aquaviário feitas por nossa iniciativa ou ao reboque do MPT não serão capazes de consolidar nossa presença no contexto portuário, tampouco nos fazer ocupar um espaço que a lei nos garante. Este desmanche interessa a quem?

## **Notas**

**[1]***Pouquíssimos Auditores-Fiscais do Trabalho estão dispostos a se dedicar à Fiscalização Portuária e Aquaviária.*

*2*Aos Auditores-Fiscais do Trabalho serão ministrados regularmente cursos, visando a sua formação e aperfeiçoamento, observadas as particularidades regionais, conforme instruções expedidas pela autoridade nacional competente em matéria de inspeção do trabalho. ( art. 18 § 2º do Decreto nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002, que aprova o regulamento da Inspeção do Trabalho)

---

[\[1\]](#)Pouquíssimos Auditores Fiscais do Trabalho estão dispostos a se dedicar à Fiscalização Portuária e Aquaviária.

[\[2\]](#)Aos Auditores Fiscais do Trabalho serão ministrados regularmente cursos, visando a sua formação e aperfeiçoamento, observadas as particularidades regionais, conforme instruções expedidas pela autoridade nacional competente em matéria de inspeção do trabalho. ( art. 18 § 2º do Decreto nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002, que aprova o regulamento da Inspeção do Trabalho)