

MINISTÉRIO
DO TRABALHO
E EMPREGO

Secretaria de Inspeção do Trabalho

Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário

NOTA TÉCNICA Nº P009

A GUARDA PORTUÁRIA COMO
ATIVIDADE FIM DA ADMINISTRAÇÃO DO
PORTO ORGANIZADO.

O jornal “O Globo”, em sua edição de 24/08/98, à página 18, coluna **George Vidor**, informa ser intenção da Companhia Docas do Rio de Janeiro a demissão dos atuais 300 guardas portuários com a finalidade de formarem uma cooperativa de trabalho para prestar o mesmo serviço.

Independentemente da clara imoralidade desta medida, se for mesmo esta a intenção da Cia. Docas, pelo fato de que, assim, se estaria dando razão àqueles que acusam o governo de pretender precarizar as relações de trabalho, não podemos concordar com tal medida, enquanto responsáveis pela fiscalização do trabalho portuário e, portanto, dos aspectos trabalhistas da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

A instituição da guarda portuária está prevista na citada Lei em seu artigo 33 que diz:

“Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;”

Esse mandamento legal indica claramente que a instituição da guarda portuária, fazendo parte das atribuições da Administração do Porto, é uma de suas finalidades, ou seja, uma de suas atividades-fim.

Nesta linha, a Lei 8.630/93 manteve o mandamento do Decreto nº 24.447, de 22 de junho de 1934, por ela revogado, que, em seu artigo 8º, determinava:

NT009 - A guarda portuária como atividade fim da administração do porto organizado.....

“Sem prejuízo da fiscalização e polícia aduaneira, exercidas pelas alfândegas ou mesas de rendas, nem da polícia naval, que é função das capitâneas de portos, a polícia interna das instalações portuárias compete às administrações dos portos, que manterão os corpos de guardas necessários, com as atribuições que lhes forem determinadas nos regulamentos do tráfego do porto, aprovados por decreto do Governo.” (grifo nosso).

É o mesmo mandamento legal.

É lógica essa conclusão: se a atual Lei dos Portos promove a privatização da atividade portuária, mantendo a intervenção estatal apenas naquelas atividades indelegáveis do poder público, tais como alfândega, saúde e segurança naval; promove a negociação como base para o funcionamento do porto e designa um administrador portuário, que pode ser a própria União ou um concessionária pública ou privada, este administrador tem, entre suas finalidades a segurança e a vigilância do porto, que tem poder de polícia. Se não, o porto seria um “condomínio” dos diversos operadores portuários e titulares de instalações portuárias e, aí sim, poderia terceirizar a vigilância.

Mesmo neste caso, entretanto, não seria possível, em nossa opinião, a contratação através de uma cooperativa já que o trabalho é sujeito a escala, horário e supervisão, caracterizando, por isso, a relação de emprego, nos termos do art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho. Seria necessária a contratação de empresa de segurança e vigilância.

Entendemos que, de forma geral, o trabalho por intermédio de cooperativa somente é possível onde seria lícito o trabalho de autônomo, já que esta é a característica de todos cooperativados.

Em conclusão, a Guarda Portuária deve ser organizada pelo Administrador do Porto através de pessoal próprio, contratado a prazo indeterminado e regularmente treinado e supervisionado.