

HISTÓRICO DO OGMO DO PORTO DE SANTANA

Os órgãos de gestão de mão-de-obra, normalmente designados apenas como OGMO, foram instituídos por força do art. 18 da Lei nº 8.630, de 25/02/1993, abaixo transcrito:

Art.18 - Os Operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I -Administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II -Manter, como exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalho portuário avulso;

III -Promover o treinamento e a habilitação profissional do 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 o acesso do registro do trabalhador portuário avulso;

VI -Expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII -Arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Além dessas atribuições, o art.19 da lei nº 8630/93 estabeleceu que compete ao **OGMO**:

I -Aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro.

II -Promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de recolocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III -arrecadar e repassar aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e aposentadoria voluntária.;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que vise à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

O artigo 47 da Lei de Modernização dos Portos estabeleceu o prazo de 90 dias contados da publicação da mesma para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso. Não obstante, o parágrafo único do citado artigo dispôs que enquanto não fossem constituídos os referidos órgãos, suas competências seriam exercidas pela respectiva Administração do Porto. Por isso, a Companhia Docas do Pará - CDP, que administrava o Porto de Santana, cumpriu esse papel até o mês de agosto de

1997, muito embora o Órgão de Gestão de mão-de-obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto Organizado de Santana (este é o nome correto do OGMO) tenha sido legalmente instituído em 03 de junho de 1997.

Apesar da lei, como vimos, haver atribuído às Administrações dos Portos a competência para exercer as atribuições de OGMO's, nos dois primeiros anos da edição da Lei nº 8.630/93 as Administrações ficaram limitadas a recepcionar os requerimentos de cancelamento do registro profissional dos trabalhadores portuários avulsos registrados, previsto no art.58 da já referida lei, abaixo transcrito:

Art.58 – Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo até 01 (um) ano contados da vigência do adicional a que se refere o art. 61 o cancelamento do respectivo registro profissional.

A título de esclarecimento, transcrevemos a seguir o citado art. 61:

Art.61 – É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário -AITP, destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro de trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo Único - O AITP terá vigência pelo prazo de 4 (quatro) anos contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Assim sendo, durante o ano de 1994 a Companhia Docas do Pará, na condição de OGMO, recepcionou requerimentos de cancelamento do registro e pedidos de indenização prevista no art. 59, acima o referido dizia o seguinte:

Art.59 É assegurado aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento de registro nos termo do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.00.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros) a ser paga de acordo com as disponibilidades do Fundo previsto no art. 67 desta lei;

II – o saque de saldo das contas vinculadas de FGTS, de que dispõe a Lei 8.630, de 11/05/90.

Convém, portanto, que se transcreva o artigo 67, mencionado:

Art.67- é criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso -FITP, de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento de registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

Os trabalhadores que requereram o cancelamento dos registros foram indenizados no final do ano de 1995, ficando o OGMO praticamente sem nenhuma atividade além dessa, porque havia uma forte rejeição dos trabalhadores avulsos, orientados por suas entidades de classe, as federações nacionais e os sindicatos – à implementação da lei. Isso ocorria em todo Brasil e não apenas no porto de Macapá

Para enfrentar essa rejeição e coordenar a implementação da Lei de Modernização dos Portos, o Governo Federal editou o **decreto nº 1467**, de 27/04/95, criando o GEMPO, cujo artigo 1º dizia:

Art.1º - Fica criado o Grupo Executivo para Modernização dos Portos com a finalidade de coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro, em especial a efetivação plena das disposições estabelecidas pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

O GEMPO era formado pelos seguintes ministérios de acordo com o art. 3º do mencionado decreto:

- I- Transportes
- II- Trabalho
- III- Fazenda
- IV- Industria, Comércio e Turismo
- V- Marinha

Instalado e organizado o GEMPO, foi editado o decreto nº 1.596, de 17/08/95, autorizado à realização de levantamento (censo) dos trabalhadores portuários em atividade, tanto com vínculo empregatício como avulsos, tarefa que foi coordenada pelo GEMPO e concluída ao final do ano de 1995, sendo seus resultados publicados em janeiro de 1996 no DOU.

Pode-se dizer que foi a partir da criação do GEMPO e da conclusão dos trabalhadores de levantamento objeto do decreto 1.596/95, que os OGMO's de todo o Brasil começaram efetivamente a trabalhar muito embora na maioria dos portos esse trabalho durante todo o ano de 1996 tenha se concentrado no registro e cadastramento dos trabalhadores avulsos com base nos Boletins de Atualização do Portuário -BAP's, documento resultante do levantamento e que pertencia aos OGMO's, saber se o portador desse documento havia preenchido ou não os requisitos para ser considerado como portuário. Devido à pequena quantidade de trabalhadores a regularizar, esse trabalho pelo OGMO de Macapá levou muito pouco tempo. Entretanto, nada mudou de imediato quanto ao trabalho portuário avulso, ou seja, os trabalhadores avulsos continuaram sendo administrados pelos respectivos sindicatos, as Operações de capatazia eram efetuadas pelas Companhias Docas e as outras atividades (estiva, conferência de carga, etc.) pelas chamadas entidades estivadoras; a remuneração dos trabalhadores era paga aos sindicatos para repassá-las aos trabalhadores e assim por diante. Usando uma expressão muito conhecida, diríamos que continuava tudo como dantes no quartel de Abrantes, até que como foi dito linhas antes, no dia 03/06/97 foi finalmente criado o OGMO do porto de Santana. Nessa data foi aprovado o seu estatuto, que após registrado no cartório competente, possibilitou a eleição dos seus órgãos **dirigentes** e de **fiscalização** previsto no art. 24 da Lei de Modernização dos Portos, ou seja, a **Diretoria Executiva** e o **Conselho de Supervisão**. Também foi criada a Comissão Paritária previsto no art.19 da Lei nº8630/93.

Registre-se que com base no **inciso V do §1º do art.33** da Lei de Modernização dos Portos (V -prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra), a Companhia Docas do Pará dotou o OGMO da estrutura necessária para desempenhar as suas atividades como sejam: compra de móveis e utensílios, cessão gratuita de sala no prédio da administração para funcionamento da sede do Ogmo, pagamento de diversas despesas por falta de recursos do OGMO, disponibilização de funcionário para assessorar a diretoria e a gerência do OGMO, etc.

Ao ser constituído, o OGMO tinha os seguintes associados, operadores portuários:

- Companhia Docas do Pará -CDP
- AMCEL -Amapá Celulose S/A

Consulmar Agência Marítima Ltda
Expresso Mercantil Ag. Marítima Ltda
Wilport Operadores Portuários S/A
Transvav Ltda.

Acompanhando a exemplo dos OGMO's de todo Brasil, o de Santana, a partir de setembro de 1997, quando começou a administrar o fornecimento da mão-de-obra avulsa, passou a efetuar o pagamento dos trabalhadores avulsos através da rede bancária, tendo para isso assinado contrato de prestação de serviços com a agência em Santana do Banco HSBC Bamerindus S/A, Com o encerramento das atividades dessa agência, o OGMO assinou contrato com o Banco Bradesco, agência de Santana. Todavia as contas de Férias Remuneradas e 13º Salário foram abertas na Caixa Econômica Federal, em Macapá.

Como mencionado neste trabalho, dentre as competências do OGMO consta a de **“zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho avulso”**, conforme estabelece o inciso V do art. 19 da Lei 8630/93.

Por isso foi **editada a NR 29- Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário**, dispondo sobre:

- 1) Responsabilidade e competência dos atores do setor portuário, como sejam: OGMO, operadores portuários, administração portuária, empregadores, trabalhadores portuários, etc, no desenvolvimento de programas voltados à segurança e saúde no ambiente de trabalho;
- 2) Introdução de conceitos básicos necessários ao entendimento do ambiente portuário e medidas de prevenção de ocorrência de acidentes e doenças no trabalho portuário;
- 3) Criação da CPATP - Comissão de Prevenção de Acidentes no trabalho portuário;
- 4) Criação do SESSTP –Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário;
- 5) Estabelece normas de procedimento de segurança para manipulação de cargas perigosas no setor portuário; e
- 6) Determina a implementação do Plano de Controle de Emergência-PCE e Plano de Ajuda Mutua –PAM, para o caso de ocorrência de eventos que possam colocar em risco a segurança em cada porto.

Em 27/11/98 foi editada a **Lei nº 9.719**, dispondo sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, inclusive instituindo multas pela inobservância dos seus preceitos. Essa lei, que **complementa a lei nº 8.630/93**, disciplinou:

- a) a requisição da mão-de-obra avulsa do OGMO;
- b) Estabeleceu prazos para o operador portuário ou requisitante da mão-de-obra efetuar o pagamento dos serviços executados, acrescido dos encargos de 13º salário, férias, FGTS, INSS, encargos fiscais, etc;
- c) Determinou o pagamento pelo OGMO, diretamente aos trabalhadores, da remuneração dos serviços prestado a das parcelas de 13º e férias;
- d) depósito das parcelas de 13º salário e férias, em contas de poupança individuais vinculadas;

g) garantia ao trabalhador avulso cadastrado de concorrer à escala diária, complementando a equipe de trabalho do quadro de registrados;

f) exigência de escalação do trabalhador portuário avulso em sistema de rodízio, feito obrigatoriamente pelo OGMO; e

g) exigência de intervalo mínimo de 11 horas de repouso entre duas jornadas de trabalho.

Além dessas disposições, outras questões constam da Lei nº 9.719/98, mas que não serão comentadas aqui.

Com essa Lei, completou-se a série de diplomas legais que regem atualmente o trabalho portuário avulso.