



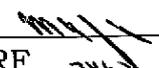
Registro Número

237 / 20 15

**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

CONCLUSÃO

Em 15 de dezembro de 2015,
faço os presentes autos
conclusos ao MMº. Juiz Federal
Substituto da 1ª Vara Federal de
Santos, Dr. Bruno Cezar da
Cunha Teixeira.


RF 2463

AÇÃO ORDINÁRIA

PROCESSO Nº 0004567-85.2014.403.6104

**AUTOR: SINDICATO DOS CARREGADORES E TRANSPORTADORES
DE BAGAGEM DOS PORTOS DE SANTOS, SÃO VICENTE,
GUARUJÁ, CUBATÃO, SÃO SEBASTIÃO E DEMAIS PORTOS NO
ESTADO DE SÃO PAULO – SINDIBAGAGEM**

RÉU: COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP

Decisão.

Trata-se de ação ordinária, com pedido de tutela antecipada, ajuizada pelo SINDIBAGAGEM - SINDICATO DOS CARREGADORES E TRANSPORTADORES DE BAGAGEM DOS PORTOS DE SANTOS, SÃO VICENTE, GUARUJÁ, CUBATÃO, SÃO SEBASTIÃO E DEMAIS PORTOS NO ESTADO DE SÃO PAULO contra a COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP, com o objetivo de obrigar a Autoridade Portuária a cancelar imediatamente as credenciais já expedidas a pedido da empresa CONCAIS S/A aos trabalhadores não sindicalizados, bem como a compelir dita Autoridade Portuária a não credenciar nenhum trabalhador ao exercício do labor de carregamento e transporte de bagagens, por ser exclusivo dos profissionais sindicalizados junto ao requerente.





PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

Narra a parte autora ser entidade sindical reconhecida desde 1937, representante da categoria profissional dos carregadores e transportadores de bagagens, reconhecida pela Lei Federal nº 4.637/1965. Tendo em conta o início da temporada de 2014, ao tempo do ajuizamento da ação, a requerente foi surpreendida com a publicação de anúncio em jornal local através do qual a empresa CONCAIS S/A estaria contratando carregadores para trabalhar no terminal portuário que citada empresa arrenda da CODESP.

Começou a ocorrer por parte da CODESP, através da Superintendência da Guarda Portuária, o credenciamento de pessoas como carregadores de bagagens e de veículos como transportadores de bagagens a pedido da CONCAIS S/A. Assim sendo, a CONCAIS S/A estaria indevidamente avocando para si a atividade, contra a regulamentação legal vigente (Lei nº 4.637/1965), que, nos termos da exordial, garante o direito à exclusividade dos representados pelo sindicato requerente no exercício de tal atividade profissional. Afirma a parte autora que houve agressão a citada lei, bem como ao Decreto nº 1.642/62 e à Portaria nº 868/1964 do Inspetor da Alfândega do Porto de Santos/SP à época.

Com a inicial vieram documentos (fls. 11/248).

Após reconhecimento de conexão (fl. 252), foram os autos restituídos a esta 1ª Vara Federal (fl. 257).

Determinou-se que a parte autora esclarecesse sobre a ação que tramita na Justiça do Trabalho, cujas informações vieram em documentos (fl. 260), sobrevindo o recolhimento de custas (fl. 262) e informação sobre a pendência de recurso de revista no TST (fls. 261/ss).

Decidiu-se por apreciar a tutela apenas após a vinda da contestação (fl. 297).



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

Devidamente citada, a CODESP argumentou que exige, por força da Lei nº 12.815/2013, que quaisquer pessoas e veículos que ingressem nas instalações portuárias sejam devidamente identificadas, o que consubstancia uma autorização para ingresso (crachá eletrônico), competindo à Autoridade Portuária gerenciar o sistema de dados, mas sendo de responsabilidade das pessoas jurídicas empregadoras e tomadoras de serviço a responsabilidade pelo cadastramento.

Sustenta a perda do objeto, vez que já superada a temporada 2013/2014; a ilegitimidade passiva, por caber ser dirigida a determinação apenas para a CONCAIS, responsável pelo credenciamento de seus funcionários; a existência de litisconsórcio passivo necessário com a CONCAIS. No mérito, afirma que o procedimento de credenciamento está de acordo com o art. 9º da Portaria nº 200 da Alfândega da Receita Federal no Porto, e que se a parte autora entende que o serviço viola a Lei nº 4.637/65, então deixa claro que não é a ré quem contrata mão de obra. Por fim, sustenta a inadmissibilidade da concessão de tutela antecipada (fls. 301/322).

Documentos juntados com a contestação (fls. 322/ss).

Houve réplica (fls. 369/377).

Sobre provas (fl. 378), a parte autora requereu a juntada de documentação complementar (fl. 379).

Petição da CONCAIS requerendo seu ingresso no feito (fl. 380). Ausência de provas requeridas pela CODESP (fl. 383).

Intimada (fl. 384), a União Federal mencionou não ter interesse no feito (fl. 388).

Petição da parte autora requerendo apreciação com urgência (fls. 393/395), que a CODESP cumprisse o Regulamento



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

de Exploração do Porto de Santos/SP, Resolução CODESP-Pres nº 149/2014, pois esta garantiria a exclusividade do SINDIBAGAGEM (fls. 396/405).

Deferiu-se o ingresso da CONCAIS S/A como terceiro interessado (fl. 406).

A ANTAQ postulou seu ingresso no feito como *amicus curiae*, com fundamento no art. 5º, parágrafo único da Lei nº 9.469/97 (fls. 409/432).

CONCAIS S/A apresentou manifestação ampla nos autos, sustentando-se que ainda não se decidiu sobre a existência de litisconsórcio necessário no feito. Manifesta-se no sentido de que a presente ação almeja impedir o concessionário de operar com suas obrigações, impedindo a autoridade portuária de exercer seu poder de polícia. Sustenta que o argumento autoral, pautado na Lei nº 4.637, foi superado pela Lei nº 8.630/93 (hoje Lei nº 12.815/2013), época em que funcionavam os “guichês de bagagem” e o armador requisitava previamente ao Sindicato a disponibilização de carregadores.

O SINDIBAGAGEM postula a antecipação de tutela, refutando as posições da CONCAIS e da ANTAQ (fls. 460/465).

É o relatório, com os elementos do necessário.

Fundamento e **DECIDO**.

Antes de mais nada, deve este magistrado asseverar que a presente demanda contesta fundamentalmente o regime jurídico de contratação dos serviços de carregamento de bagagens de passageiros prestados na ambiência portuária, discutindo-se se o operador portuário arrendatário de espaço portuário (CONCAIS) poderia livremente contratar carregadores como *staff* próprio de funcionários e credenciá-los, sob a autoridade portuária da CODESP, a despeito da disciplina própria da Lei Federal nº 4.637/65.



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

Note-se que o feito, malgrado a manifestação da União Federal no sentido de que não possui interesse (fl. 388), deve remanescer na esfera da Justiça Federal, porque a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários manifestou interesse de ingressar na demanda. Nada obstante a CODESP seja sociedade de economia mista federal, pelo que não existiria *per se* atração da competência cível federal (art. 109, I da CRFB), a matéria portuária é de competência material da União Federal e seria duvidoso seu alheamento deliberado da lide por força de norma constitucional (art. 21, XII, fº da CRFB); mas, seja como for, a manifestação da ANTAQ deixa assente o interesse jurídico para sua atuação, não em caso de assistência ou intervenção anômala, senão no caso típico do art. 50 do CPC.

O arrazoadado menciona “a necessidade de ingresso da ANTAQ nesta ação, como lhe faculta o art. 50 e seguintes do CPC” (fl. 412), mas adiante a própria requer seu ingresso como “amicus curiae, com fulcro no art. 5º, parágrafo único da Lei nº 9.469/97” (fl. 412), para repetir a nomenclatura que usou em processo trabalhista. Ora, a manifestação deixa claro que, dentro da esfera de atribuições da Agência, a mesma está a defender as regulamentações e o bom e adequado cumprimento do “**contrato de arrendamento de terminal portuário de passageiros**, que a Concais celebrou com a União Federal, após licitação, de forma a garantir o regular cumprimento do referido contrato e fiscalizar a prestação do serviço público explorado pela arrendatária” (fl. 411). Claramente está a manifestar interesse jurídico – e não apenas o econômico de que está a tratar o art. 5º, parágrafo único da Lei nº 9.469/97 –, vez que a agência, entre outras, fiscaliza a higidez dos contratos de arrendamento (art. 16, III da Lei nº 12.815/2013) e a qualidade dos serviços prestados aos passageiros pela infraestrutura portuária.



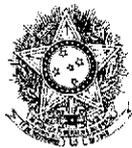
PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

Convém pontuar que não há uma causa entre consumidor do serviço e o terminal portuário privado (de passageiros), que tornasse potencialmente irrelevante o interesse jurídico da ANTAQ, aplicando-se a sorte, *mutatis mutandis*, da Súmula Vinculante nº 27 do STF, mas causa que centralmente envolve a gestão e o funcionamento do próprio terminal portuário de passageiros e o regime jurídico dos serviços de carregamento de bagagens.

Portanto, defiro o pleiteado ingresso da ANTAQ como assistente da CODESP, e do CONCAIS no polo passivo, ante suas próprias manifestações, este último com as considerações que adiante passo a narra. Tal é suficiente para assentar a competência da Justiça Federal.

Observa-se que as partes puderam trazer aos autos documentos referentes a processo trabalhista em linhas gerais similar (fls. 261/ss). Seja como for, a noticiada pendência de recurso de revista deixou de existir porque o mesmo já foi julgado (fls. 451/456), entendendo o TST que *“refoge à competência material da Justiça do Trabalho o dissídio individual em que a ação tem por objeto principal não a questão envolvendo uma relação de trabalho, mas, sim, a discussão acerca da titularidade para gerir integralmente a gestão operacional e comercial do serviço de bagagem de terminal portuário turístico de passageiros”* (fl. 451).

Ainda no que tange às preliminares, deve-se assentar que não há ilegitimidade passiva da CODESP para responder aos termos da demanda. Pode-se decerto questionar se, da forma como abstratamente alegados os fatos na inicial, a parte autora possui de fato razão em requerer a paralisação do credenciamento de funcionários por parte da CONCAIS junto à CODESP. Porém, tal tema é matéria meritória e somenos *in status assertionis* é a autoridade portuária, que



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

faz as vezes de administrador dos portos marítimos, parte legítima para responder pela demanda tal qual veiculados os pedidos e a causa de pedir na peça vestibular.

Nada obstante, está muito claro que os pedidos reverberam centralmente na esfera de interesses da empresa CONCAIS S/A, porque o cancelamento imediato das credenciais já expedidas a pedido dela própria, gestora terminal de passageiros, aos trabalhadores não sindicalizados, decerto atinge a posição jurídica dessa empresa (CONCAIS S/A), operador portuário que arrendou da União, através do chamado Poder Concedente (hoje a Secretaria de Portos da Presidência da República – art. 16, III da Lei nº 12.815/2004), sob a administração da autoridade portuária (CODESP – v. art. 21, XII, 'f' da CRFB e art. 17 da Lei nº 12.815/2013), o espaço público correspondente ao das instalações portuárias, consoante o art. 4º da Lei nº 12.815/2013 (v. o revogado art. 4º, I da Lei nº 8.630/93).

Não se trata de mero aspecto lateral do pedido formulado. O fato de que as decisões judiciais produzem e são aptas a produzir efeitos naturais contra terceiros – noção liebmaniana que é de todo distinta da de limites subjetivos da coisa julgada – não pode dar azo a que se ignore a posição subjetiva de vantagem da CONCAIS S/A, clara e diretamente afetada, inclusive pela explicitude do próprio pedido autoral, já não apenas reflexamente dirigido. No caso, o próprio sindicato antes já ajuizara – com base na mesmíssima causa de pedir remota, qual seja, a contratação de carregadores de bagagens pela CONCAIS S/A – ação trabalhista contra citada empresa, mas nesta preferiu, não se conhecem as razões, não colocá-la no polo passivo. Nesse toar, reconheço a existência de litisconsórcio passivo necessário (art. 47 do CPC), pois não pode a empresa diretamente afetada pela discussão acerca do regime jurídico de contratação do serviço de



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

carregador de bagagem ou de transporte de bagagens ser alijada de toda possibilidade de apresentar suas razões e defesas no sentido mais amplo do contraditório.

Com relação à sua citação formal para integrar o feito no polo passivo, verifico que houve comparecimento espontâneo, com a exposição suficientemente clara de suas razões de defesa, razão por que a concebo como devidamente citada, consoante o art. 214, § 1º do CPC.

Remetam-se os autos ao SEDI para alterar a composição do polo passivo, tal que CONCAIS S/A figure como corréu, na condição de litisconsorte necessário da CODESP. Ademais, deverá ingressar a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários como assistente dos réus.

O argumento da empresa CONCAIS S/A sobre a impossibilidade jurídica do pedido confunde-se com o mérito (não com a impossibilidade de abstrata e teoricamente formular similar pedido) e como tal será analisado.

Com relação ao fundamento de que teria havido perda do objeto por já superada a temporada de turismo 2013/2014, esta fundamentação vem na petição inicial como reforço ao contexto de urgência, não constando a própria questão como o balizamento claro do pedido. Ao contrário, o pedido é realmente provimento jurisdicional que obrigue a Autoridade Portuária a cancelar imediatamente as credenciais já expedidas a pedido da empresa CONCAIS S/A aos trabalhadores não sindicalizados, bem como a compelir dita Autoridade Portuária a não credenciar nenhum trabalhador ao exercício do labor de carregamento e transporte de bagagens, por ser exclusivo, como supõe, de profissionais sindicalizados junto ao requerente (fls. 08/09). Não há qualquer



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

referência à temporada tal ou qual no pedido, senão como reforço, ali, de quanto urgiria o pedido.

Sobre o fato de ser o autor um sindicato, “O Plenário do Supremo Tribunal Federal deu interpretação ao art. 8º, III, da Constituição, e decidiu que os sindicatos têm legitimidade processual para atuar na defesa de todos e quaisquer direitos subjetivos individuais e coletivos dos integrantes da categoria por ele representada” (STF, AI n. 422.148-AgR, Relator Min. Ricardo Lewandowski, 1ª Turma, publicado no DJe de 14.11.2007), não havendo dúvidas, dessarte, sobre sua legitimidade ativa.

Enfim, presentes os pressupostos processuais e as condições da ação, passo ao exame do pedido antecipatório (art. 273 do CPC). O artigo 273 do Código de Processo Civil viabilizou a antecipação, total ou parcial, dos efeitos da tutela pretendida no pedido inicial, desde que, existindo prova inequívoca, o Juiz se convença da verossimilhança da alegação e haja fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação ou fique caracterizado o abuso do direito de defesa ou manifesto propósito protelatório do réu.

Pois bem.

Não vejo razão, malgrado a urgência bastante asseverada por todas as partes que vieram despachar no feito com este Magistrado – e vieram algumas vezes, mas nem sempre para despachar petição, diante da chegada da próxima temporada de cruzeiros –, para a almejada antecipação da tutela jurisdicional pretendida.

A argumentação autoral em verdade demonstra insurgência contra o fato de que, para o serviço, em vez de acionar o sindicato para a disponibilização de mão de obra avulsa, a CONCAIS S/A (Terminal de Passageiros) haja contratado funcionários próprios para isso, pouco estando em contenda se os funcionários contratados



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

sob o regime celetista (vínculo empregatício) estariam sindicalizados ou não. Quer-se que somente os sindicalizados, ou seja, obreiros sob sua esfera de influência possam desempenhar tal mister.

Em primeiro plano, convém ressaltar que a CRFB/88 assegurou ao indivíduo o direito de associar-se (em sentido amplo) livremente, se com finalidades lícitas (art. 5º, XVII), sendo livre o exercício de qualquer trabalho ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer (art. 5º, XIII). Ao contrário do que supõe o sindicato, a profissão em si – por mais nobre que seja o mister – não é o que se define como efetiva “profissão regulamentada”¹ a exigir requisitos e qualificações próprios, qual a demandar lei de competência privativa da União para tanto (“Art. 22. *Compete privativamente à União legislar sobre: XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões*”) e, assim, determinar uma dinâmica específica, vez que a lei existente, voltada para o trabalho nos portos marítimos, limita-se a traçar aspectos inerentes à dinâmica do trabalho avulso, não a estipular condições para o exercício profissional.

Nesse toar, a Lei nº 4.637/1965, que não se encontra inteiramente revogada – senão que se adequa à disciplina posterior das Leis nº 8.630/93 e nº 12.815/2013 –, trata em verdade da particular disciplina de trabalho avulso que diz respeito à carga e ao transporte de bagagens de passageiros. O ponto é que a reminiscência da figura monopolística do sindicato intermediador de mão de obra e gestor econômico da mesma, a precisa divergência dos autos, esta foi **inteiramente revogada já com o advento do novo marco regulatório dos portos**, a chamada Lei de Modernização dos Portos (nº 8.630/93). Assim sendo, “*Com o Estado com os cofres vazios, incapaz de promover as transformações tecnológicas que permitem a competitividade no*

¹ Para ver a listagem oficial, que não contempla a categoria autoral, <http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/regulamentacao.jsf>



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

mercado globalizado, ficou claro que somente o grande capital privado poderia modernizar os portos e que só o faria com o deslocamento do poder nos portos para as suas mãos e com o fim do monopólio da mão de obra avulsa controlada pelos sindicatos”².

A primeira definição de trabalhador avulso foi feita pela Portaria nº 3107, do Ministério do Trabalho, datada de 07/04/1971, nos seguintes termos: “*entende-se como trabalhador avulso, no âmbito do sistema geral da previdência social, todo trabalhador sem vínculo empregatício que, sindicalizado ou não, tenha a concessão de direitos de natureza trabalhista executada por intermédio da respectiva entidade de classe*”. O sindicato luta pela manutenção do controle operacional econômico exclusivo da intermediação da mão de obra do serviço de bagagem prestado no terminal portuário turístico de passageiros, no rigor dos fatos.

Entretanto, em nenhum momento a Lei nº 4.637/1965, ao mencionar que “*O carregamento e transporte de bagagens de passageiros, desembarcados, embarcados ou em trânsito nos portos organizados, serão feitos (VETADO) por profissionais de preferência sindicalizados, matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo*” (art. 1º), exigindo que “*Os armadores ou seus agentes deverão requisitar previamente do Sindicato de classe os Carregadores e Transportadores de bagagens necessários para operarem nos navios de passageiros que atracarem no pórto, tanto nos embarques como nos desembarques de bagagens*” (art. 5º), **estabeleceu espécie de “obrigatoriedade” de uso do trabalho avulso, impedindo a contratação por via da relação de emprego (arts. 2º e 3º da CLT), ou seja, a celetização do trabalho**, tanto mais se de fato compreendamos

² SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. *O trabalho portuário e a modernização dos portos*. São Paulo: Juruá, 2004. p. 73).



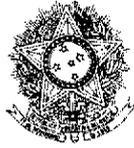
PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

a evolução empreendida pela Lei de Modernização dos Portos de 1993, primeiro marco regulatório do setor portuário.

Há estudiosos do tema que chegam a defender que a expansão histórica da realidade de contratação de trabalhadores portuários avulsos, com sua atividade laboral intermitente e condições contratuais inconsistentes, indica que a situação de precarização dos trabalhadores portuários avulsos antecede as chamadas “reformulações políticas neoliberais” dos anos 1990, como queiram chamar, instigando a proposição de que existiria, nesse panorama histórico, uma autêntica “teoria da precariedade do trabalho” portuário³. Nesse toar, o sindicato não demonstra preocupação particular com as condições laborais ou os possíveis efeitos daninhos da ampliação da situação tradicional de trabalho avulso, mas com a perda de uma autêntica reserva de mercado via intermediação exclusiva da mão de obra avulsa, em detrimento de o terminal portuário turístico de passageiros poder contratar, para atender aos que o utilizam, seus funcionários carregadores e serviços de transportes próprios.

Assim sendo, do ponto de vista do linguajar econômico, isso provavelmente encarece os preços globais, quase nunca melhora o atendimento ao passageiro que usa o terminal e não é muito diferente do que tem acontecido – e sido bastante noticiado na mídia – na já diuturna conflagração entre taxistas e a empresa “Über”. Discute-se, pois, uma reserva monopolística de mercado laboral; fala-se, enfim, de um debate entre (os limites da) liberdade econômica e uma pretensão monopolística ou exclusivista. Aliás, a proposição das políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, atribuição do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), órgão vinculado à Presidência da República, tem

³ ARAUJO, Sílvia Maria de. Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho. *Soc. estado*. [online]. 2013, vol.28, n.3 [cited 2015-12-16], pp. 565-586.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

como mote, entre outras, a “*promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados*” (art. 5º, caput e III, da Lei nº 10.233/2001).

Decerto a liberdade sindical é garantida, não se podendo ajuramentar alguém a ser sindicalizado. E ao trabalhador cabe tomar a decisão sobre filiar-se a um sindicato ou não (art. 8º, *caput* e V da CRFB/88), como bem se sabe. A se pretender que o serviço somente possa ser prestado pelos trabalhadores sindicalizados, sob a modelagem clara, mas implícita de que remanesceria com ele o pleno controle da intermediação do trabalho avulso, então o sindicato estaria lutando para tornar assim **não livre** a todos tal específica profissão, pois o desempenho de tal trabalho não estaria teoricamente sequer acessível a qualquer interessado, violando o art. 5º, XIII da CRFB/88. Ou, caso não se queira ver o tema como de uma liberdade do exercício profissional, criando-se sindicalização obrigatória por outros meios (art. 8º, *caput* e V da CRFB/88), vendo-o já sob a ótica da sindicalização opressiva.

Ademais, os contratos de arrendamento para instalação portuária preconizam que o terminal arrendatário deverá explorar economicamente a atividade. Não faz sentido supor que, num país que preconize a livre iniciativa (art. 170, caput da CRFB/88), um particular efetue investimentos como os de que tratam o contrato de fls. 188/214, inclusive para a construção integral da estrutura física da CONCAIS S/A, amarrando-se afinal ao poder político incontrastável dos sindicatos sobre mão de obra essencial para a prestação de seus próprios serviços, numa submissão econômica inelutável ao regime de reserva absoluta e total de mercado. Nesse sentido, como a Constituição de 1988 já vigia quando da celebração do contrato de arrendamento (11/05/1998), então, por sua cláusula sétima (fl. 191), ao mencionar



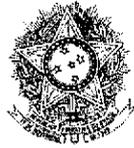
PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

que o trabalho portuário seria requestado ao OGMO, o contrato referiu-se – assim se há de interpretar – a que essa seria a dinâmica própria do trabalho avulso, mas não que este seria exclusivo e monopolístico, ou que seria proscria a celetização.

A Lei de Modernização dos Portos, nº 8.630/93, antes de mais nada, ao criar os chamados “OGMOs” (órgãos gestores de mão de obra), veio a **extinguir** o monopólio de sindicatos na intermediação de obreiros. Nem sempre tal objetivo foi alcançado do ponto de vista mercadológico, porque OGMOs às vezes são controlados faticamente pelos sindicatos, mas ainda assim com a reserva legal de “empregabilidade” para os trabalhadores registrados no OGMO (**nunca no sindicato**), de onde proviriam os possíveis contratáveis sob o regime da CLT (art. 26, parágrafo único, previsão que é repetida pelo art. 40, § 2º da Lei nº 12.815/2013). Mas o OGMO não seria constituído pelo sindicato ou sob sua batuta, somenos nos termos legais, senão pelos próprios operadores portuários (v. art. 18 da Lei nº 8.630/93, atual art. 32 da Lei nº 12.815/2013), o que democratiza e claramente oxigena o acesso à gestão da mão de obra avulsa. A intermediação de mão de obra via sindicato deixou de existir desde quando se falou, enfim, no marco de modernização dos portos.

Por ser assim, embora as Leis nº 8.630/93 (art. 26, parágrafo único) e nº 12.815/2013 (art. 40, § 2º) mencionassem nominalmente funções específicas de trabalho portuário, tais como capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, a possibilidade de celetização passou a ser um princípio jurídico-econômico setorial desde a Lei nº 8.630/93, e a de carregadores de bagagens não ficou infensa a esta nova normatividade.

Esta Lei nº 8.630/93, já vigente ao tempo da celebração do contrato de arrendamento da CONCAIS S/A, deixou claro



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

que o trabalho portuário seria realizado por “*trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos*” (art. 26). Um e outro, e não apenas trabalhadores portuários avulsos, qual fosse vedada a celetização. A jurisprudência é bastante clara no ponto, *in verbis*:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. OBRIGATORIEDADE DA CONTRATAÇÃO DE MÃO DE OBRA AVULSA. INEXISTÊNCIA. LEI N. 8.630/93 - LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS. Inexiste imperativo legal ou normativo que ampare a pretensão do sindicato autor no sentido de que o réu seja obrigado a contratar trabalhadores avulsos, vinculados ao OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra - em detrimento de contratar pessoal mediante relação de emprego, tampouco que seja observada qualquer proporcionalidade na admissão entre os dois tipos de trabalhadores.

(TRT-4 - RO: 00004784820105040122 RS 0000478-48.2010.5.04.0122, Relator: CLÓVIS FERNANDO SCHUCH SANTOS, Data de Julgamento: 22/11/2012, 2ª Vara do Trabalho de Rio Grande,)

Nesse sentido, a própria reserva de mercado pedida pelo autor – e assegurada sequer aos inscritos no OGMO, mas aos filiados ao sindicato, como consta do pedido – não seria plausível mesmo que sob o regime da Lei de Portos anterior, de 1993. E ainda sob a ótica da Lei nº 4.637/1965 irá aqui a mesma sorte, haja vista que se estabeleceu uma “**preferência**” por sindicalizados (art. 1º), não real exclusividade.

De modo ou outro, vê-se que o SINDIBAGAGEM argumenta que o Regulamento do Porto de Santos, aprovado pela Portaria DP-CODESP/Santos nº 149/2014, reconheceria apenas a ele próprio, no item 15.2, o serviço de carregamento de bagagem (fl. 461). Ora, o regulamento limita-se a traçar e fazer conhecer princípios gerais à disponibilidade de todos sobre o funcionamento do Porto, garantindo-



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

se sua boa governança pela autoridade (administrador) portuária. Nada pode dispor contra a Lei, nem dispõe: a referência nominal não teve o condão e alcance pretendidos pelo autor. Ao dizer que “os serviços de carregamento de bagagem são prestados pelo Sindibagagem (...) para alguns Armadores que utilizem o Terminal de Passageiros” (fl. 405), claramente **não** estabeleceu i) a almejada exclusividade da prestação do serviço sob intermediação desse sindicato, mas um comando público a que alguns armadores saibam a quem procurar, em especial porque o armador, diferente do próprio terminal portuário, o qual com frequência recebe os navios turísticos, somente dependerá de tais serviços vez por outra quando ou se passando por Santos/SP, se contratarem por meio avulso, e ainda assim algo que se fará via OGMO; ii) nem mencionou, falando sobre os armadores (em “alguns armadores”, isto é, aos que o quiserem), a obrigação de o operador portuário do terminal sempre se utilizar da intermediação, vez que este não se confunde, de todo modo, com o armador (dono do navio).

Com o advento da Lei nº 12.815/2013, o art. 2º passou a considerar o terminal de passageiros do Porto como uma “IPT” (instalação portuária de turismo), deixando claro que sua exploração econômica não abrangeria naturalmente só o embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes, mas também o de suas **bagagens**:

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:
(...)

VII - **instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens**, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP

Como não existia a rigor reserva de mercado profissional antes, sequer há pertinência no argumento de que o novo regime jurídico dos portos (2013) passou apenas prospectivamente a permitir a contratação celetista.

Relativamente à ANTAQ, sabido que a ela cabe fiscalizar a execução dos contratos de arrendamento, bem como expedir normas para regular a exploração da infraestrutura portuária (vide art. 27, XXVI da Lei nº 10.233/2001), tendo por *leitmotiv*, entre outros, impedir situações que configurem competição imperfeita, harmonizando os interesses dos usuários dos portos e das empresas (art. 20, II, 'b' da Lei nº 10.233/2001).

No uso de seu poder normativo regulamentar, editou a Resolução ANTAQ nº 1556/2009, que diz claramente caber ao terminal portuário de turismo o desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e “bagagens”, não considerando estas últimas – como já não fez a própria Lei nº 12.815/2013 – um universo à parte do conforto a se dispensar no atendimento ao próprio passageiro que as movimenta. Se a qualidade do atendimento deve dar conta de um determinado fluxo de pessoas, isso demanda uma estrutura de atendimento célere e eficaz; portanto, não se encontra na exigência de que as instalações para “**atendimento**” aos passageiros sejam confortáveis para recepcioná-los e dar conta do fluxo, bem como, obviamente, o de suas bagagens, nenhum impedimento a que o terminal contrate carregadores como funcionários empregados, se o faz para dar vazão justamente a essas necessidades de atendimento, conforto e, enfim, fluxo. É o teor do art. 5º, § 1º, V da resolução citada:

Art. 5º O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, com atracação deve ser construído com estrutura básica para



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

atender às embarcações de passageiros em turismo e aos passageiros, tripulantes e suas bagagens nas operações de embarque, desembarque e trânsito.

§1º O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, com atracação e capacidade para **realizar operações de embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens** deve atender aos seguintes requisitos mínimos:

V - instalações para recepção, triagem e atendimento aos passageiros nas operações de embarque, desembarque e trânsito, dimensionadas para atender ao fluxo de pessoas projetado para o terminal;

Nesse sentido, cabe apenas ressaltar que a CODESP, como autoridade ou administradora do Porto, limita-se a efetivar o credenciamento dos funcionários (porque lhe cabe, na forma do art. 18, II, 'b' da Lei nº 12.815/2013, organizar não só o fluxo de cargas, mas também o fluxo de pessoas nas instalações portuárias), cabendo por outro lado aos operadores portuários, como os terminais de armazenagem de mercadorias ou os turísticos de passageiros (tal o CONCAIS S/A), indicar à CODESP quais são seus funcionários para a devida identificação e uso dos crachás.

Por fim, é de se ver que, mesmo sob a Lei nº 8.630/1993, havia previsão explícita no sentido de que as instalações portuárias de uso privativo (*“explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, **utilizada na movimentação de passageiros** ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário”*, v. art. 1º, § 1º, na redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006), como, por exemplo, os terminais turísticos de passageiros – CONCAIS S/A, no caso desta demanda –, jamais estiveram obrigados a requisitar trabalho



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

avulso junto a OGMO (e muito menos o sindicato) em vez de contratar trabalhadores celetistas. É o teor do art. 56 da Lei nº 8.630/93:

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

O Eg. TRF-2ª Região assim já se pronunciou:

ADMINISTRATIVO. OPERADOR PORTUÁRIO. MÃO-DE-OBRA. TRABALHADOR AVULSO. ATIVIDADE DE CAPATAZIA. CONTRATAÇÃO COM VÍNCULO PELA EMPRESA EXPLORADORA DO PORTO. POSSIBILIDADE. CADASTRO OU REGISTRO NO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA - OGMO. NÃO OBRIGATORIEDADE. LEI Nº 8630, 25/02/1993, ART. 26. I – A própria Lei nº 8.630/1993 legitima o procedimento que foi adotado pelo apelado, ao contratar mão-de-obra de capatazia, em regime de contrato de trabalho por tempo indeterminado, sem a interferência do OGMO. II A empresa que explora terminal portuário privativo, mediante autorização da União, (inclusive aquela que explora instalação portuária dentro da área do porto organizado) não está obrigada a requisitar mão-de-obra de trabalhador avulso ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra –OGMO, pois o art. 56 da Lei nº 8.630/93 considera facultativa tal requisição. Precedentes do Tribunal Superior do Trabalho (RODC 54.9931). III – Apelação e remessa necessária improvidas.

(TRF-2 - AMS: 55473 2002.50.01.003520-9, Relator: Desembargador Federal ANTONIO CRUZ NETTO, Data de Julgamento: 15/12/2004, SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJU - Data::18/01/2005 - Página::194)

No mais, essa mesmíssima regra – permitindo, para além de qualquer dúvida razoável, a contratação celetista por prazo indeterminado por terminais de passageiros – veio na chamada



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

Nova Lei dos Portos, através da leitura atenta do art. 8º, IV c/c arts. 2º, VII e 44 da Lei nº 12.815/2013:

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

(...)

IV - instalação portuária de turismo;

* * *

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

(...)

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

* * *

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Por todo o exposto, **INDEFIRO** a antecipação da tutela requerida.

Remetam-se os autos ao SEDI para incluir a CONCAIS S/A como corrê, e a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários como assistente dos réus.

Considerando-se que o SINDIBAGAGEM atua alegadamente em defesa dos interesses coletivos (*strictu sensu*) da categoria, por serem pertencentes de modo indivisível a uma coletividade indeterminada, porém determinável, de pessoas integrantes



**PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
1ª VARA FEDERAL DE SANTOS/SP**

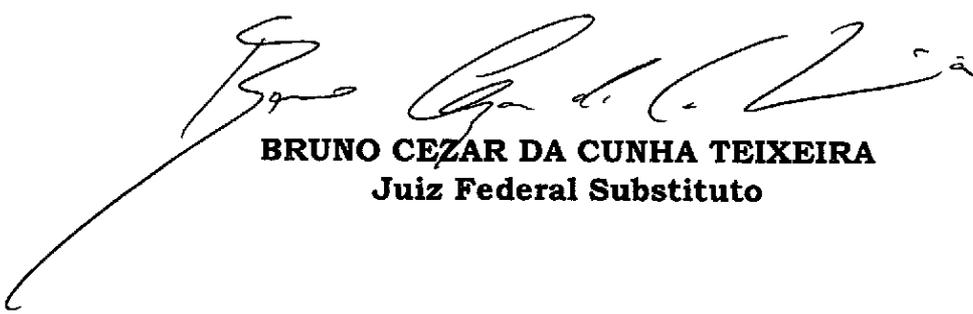
de certo grupo, ligadas entre si ou com os contratantes de seus serviços por uma relação jurídica base (art. 81, parágrafo único, II do CDC), e havendo ainda alguma divergência teórica ente o alcance da chamada ação civil pública de que trata a Lei nº 7.347/85 (LACP) e da chamada “ação coletiva de sindicato”, entendo relevante, na forma do art. 5º, § 1º da Lei nº 7.347/85, ouvir o Ministério Público Federal para que diga sobre a existência de interesse público em sua participação, malgrado a roupagem dada não tenha sido a da LACP, porque, somenos em teoria, o interesse coletivo *stricto sensu* também está abrangido pelo conteúdo do art. 1º, IV da Lei nº 7.347/85, com redação dada pelo CDC (Lei nº 8.080/90).

Dê-se ciência ao MPF, para que diga como lhe aprouver.

Diante da relevância e do interesse jornalístico e econômico do tema para a região, bem como da patente proximidade com o recesso forense, encaminhe-se cópia desta sentença à Assessoria de Imprensa do Eg. Tribunal, que poderá decidir por divulgá-la ou não, se entender conveniente.

A questão é exclusivamente de direito, razão por que é desnecessária a produção de provas. Após a publicação, venham-me conclusos para sentença (art. 330, I do CPC).

PUBLIQUE-SE. REGISTRE-SE. INTIMEM-SE.


BRUNO CEZAR DA CUNHA TEIXEIRA
Juiz Federal Substituto

