OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

MATERIAL BASE – 1º BIMESTRE

Profª Karla Sabatke

# TRABALHO PORTUÁRIO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Operação portuária é a movimentação de mercadorias dentro do porto organizado, realizada por operadores portuários. É um conceito mais afeto à Administração Portuária, tendo em vista a necessidade de pré-qualificação dos operadores portuários. Assim, toda movimentação enquadrada como operação portuária somente poderá ser realizada por operador portuário pré-qualificado. Entretanto, a operação portuária é um complexo de tarefas interrelacionadas: movimentar manualmente mercadorias, içá-las, conferi-las, arrumá-las, etc. A energia humana despendida na realização de cada uma destas tarefas é denominada *“trabalho portuário”.*

Não obstante, o art. 8º da lei dos portos abre exceções à obrigatoriedade da execução de operação portuária por operadores portuários. Nos casos elencados, o próprio interessado, sem necessidade de qualificação, poderá realizar a movimentação respectiva.

São exemplos de exceções, dentre outros:

1. carga ou descarga totalmente automatizada – granel líquido1;
2. movimentação de mercadoria na navegação interior e auxiliar2;
3. movimentação de granel sólido, salvo nos serviços de rechego3;
4. movimentação de peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações.

Cabe ressaltar que quando o art. 8º, §1º da Lei nº 8.630/93, denomina de “operação portuária” as movimentações ali elencadas comete uma impropriedade, pois o conceito de operação portuária diz respeito, somente, à movimentação de mercadorias, isso é, bens destinados ao comércio. Ora, peças sobressalentes e material para consumo a bordo não são mercadorias, pois não são destinadas ao comércio entre portos. Sendo assim, tal movimentação já não seria uma “operação portuária” tal qual definida no art. 1º, §1º, inciso II, da Lei nº 8.630/93, não se fazendo necessária constar das exceções.

Nos casos em que não é obrigatória a execução das “operações portuárias” por operador portuário, o interessado, se necessário, deverá requisitar mão de obra complementar junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). Aqui, o art. 8º reveste-se de especial importância no aspecto trabalhista, pois na verdade este artigo também abre uma exceção à exclusividade na execução de trabalho portuário pelos trabalhadores portuários inscritos no OGMO, ao permitir que a própria tripulação dos navios ou o interessado execute os referidos trabalhos.

Assim, regra geral, para a realização de movimentação de mercadorias nos portos organiza-

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 Granel: carga quase sempre homogênea, não embalada, carregada diretamente nos porões dos navios. Ela é subdividida em granel sólido e granel líquido.

2 Navegação interior e auxiliar: a legislação marítima classifica a navegação em: 1 – navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores; 2 – navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional; 3 – navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros. Não há definição para navegação auxiliar, entretanto os conceitos mais próximos são os de : navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias; e navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

3 Rechego ou “achano”: operação destinada a facilitar a carga e descarga de mercadorias transportadas a granel. Consiste em ajuntar, arrumar, espalhar, distribuir e aplanar a carga, abrir furos, canaletas ou clareiras, derrubar paredes, etc.

dos, o operador deve utilizar trabalhadores, que realizam os chamados trabalhos portuários, que constituem etapas da operação portuária.

São considerados trabalhos portuários as atividades de capatazia, estiva, conferência, conserto, vigilância e bloco, assim definidas no §3º do art. 57 da Lei dos Portos.

* *CAPATAZIA*

É a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, compreendendo o recebimento, conferência4, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário nas instalações portuárias.

São executados ao costado5 dos navios, dentro dos armazéns e nos seus portões, nos alpendres e pátios; constituindo-se no trabalho braçal e também na operação de equipamentos de movimentação de carga: empilhadeiras, pás-carregadeiras, transportadores de contêineres e carretas. Sempre na movimentação de mercadorias entre dois pontos de terra do porto organizado.

Antes da Lei nº 8.630/93, os serviços de capatazia eram exclusividade das administrações portuárias, que utilizavam seus próprios empregados nas movimentações de mercadorias, por essa razão o art. 57, §3º, inciso I, da Lei nº 8.630/93 explicita o termo “instalações públicas”, já que à época da edição da lei, geralmente, toda a área portuária era instalação pública. Entretanto, o art. 26, *caput* da citada lei, é bastante claro quando elenca o trabalho de capatazia dentre os compreendidos no trabalho portuário avulso, devendo ser realizado em instalações de uso público ou privativo desde que situadas dentro da área do porto organizado.

Quando não possuíam empregados em número suficiente, as administrações dos portos complementavam os serviços de capatazia com a utilização de trabalhadores avulsos da categoria denominada “arrumadores” (avulsos que atuavam fora dos portos executando movimentação de mercadorias nos armazéns gerais), mediante contrato celebrado com o respectivo Sindicato. Esses eram a “força supletiva” dos empregados de docas ou da administração do porto. Muitas vezes, esses mesmos avulsos continuavam realizando serviços fora dos portos, nos armazéns gerais. Por essa razão, o art. 71 da Lei nº 8.630/93 deu a essa categoria o mesmo tratamento dos trabalhadores em capatazia.

A Lei nº 8.630/93 estabeleceu em seu art. 70 que os trabalhadores com vínculo empregatício a prazo indeterminado, demitidos sem justa causa, poderiam ter acesso ao registro do Órgão Gestor de Mão de Obra, passando então a exercer atividades de avulsos. Como sindicato avulso, os exercentes dessa atividade, na maioria dos portos, passaram a ser denominados “avulso de capatazia”, que somente passam a existir a partir da Lei nº 8.630/93. Dessa forma, temos a atividade de capatazia associada a duas ou mais organizações sindicais, o que em alguns portos pode causar conflitos de interesses.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4 Esta conferência conforme a seguir será discriminada, não se confunde com a conferência de carga e descarga. É realizada somente em terra e no interesse da Administração do Porto.

5 Costado: parte do casco do navio acima da linha d’água. A expressão “ao costado dos navios” refere-se às atividades desenvolvidas na beira do cais junto ao costado do navio.

* *ESTIVA*

É a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo6, arrumação da carga, peação e despeação7, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizadas com equipamentos de bordo.

De acordo com o trabalho que executam, os estivadores recebem uma das seguintes denominações funcionais:

* Contramestre-geral ou do navio – a maior autoridade da estiva a bordo, a quem cabe coordenar os trabalhos em todos os porões do navio, de acordo com as instruções do operador portuário e do comandante do navio, dirigindo e orientando todos os estivadores a bordo.
* Contramestre de terno8 ou de porão – o que dirige e orienta o serviço de estiva em cada porão de acordo com as instruções do operador portuário, do comandante do navio ou do representante no porto, do planista ou do contramestre-geral ou do navio.
* Sinaleiro ou “Portaló” – o que orienta o trabalho dos operadores de aparelho de guindar9, por meio de sinais. Ele fica em uma posição em que possa ver bem tanto o local onde a lingada10 é engatada como aquele em que é depositada, e onde possa ser visto pelo guincheiro ou guindasteiro.
* Guincheiro – trabalhador habilitado a operar guindaste. No porto denomina-se genericamente os operadores dos aparelhos de guindar de terra como guindasteiros, sendo trabalhador de capatazia. No caso do operador de aparelho de guindar de bordo, este é comumente chamado guincheiro11 e é trabalhador da estiva.
* Motorista – o que dirige o veículo quando esta é embarcada ou desembarcada através de sistema *roll on*/*roll off* (ro/ro)12. Ressalte-se que é praxe nessa operação haver a troca de motoristas quando o veículo toca o cais. Sai o motorista da estiva e entra o motorista da capatazia, que conduz o mesmo até o pátio de armazenagem.
  + Operador de equipamentos – estivador habilitado a operar empilhadeira, pá carregadeira ou outro equipamento de movimentação de carga a bordo.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

6 Transbordo: movimentação de mercadorias entre duas embarcações. Atente-se para a diferença em relação ao termo “remoção” que designa a transferência de carga entre porões ou conveses.

7 Peação: fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação visando a evitar sua avaria pelo balanço do mar. Despeação: desfazimento da peação.

8 Terno: cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente em cada porão, em que haja movimentação de mercadorias, há um terno de trabalhadores escalado.

9 Aparelho de guindar: equipamentos que suspendem a carga, por meio de cabos, entre o cais e o navio: guindastes, paus-de-carga, cábreas ou *portainers*. Pau-de-carga é um tipo de aparelho de movimentação de peso que consiste numa verga (lança) que posiciona a carga suspensa por cabos. Normalmente é fixada ao mastro e postada junto à escotilha (abertura do porão). O pau-de-carga completo é constituído de aparelhos de acionamento, de lingada e guincho (fixado numa mesa de operação no convés, em que é operado pelo guincheiro). Cábrea: tipo de pau-de-carga com grande capacidade de carga. Denomina também os guindastes flutuantes. *Portainer*: equipamento automático para movimentação de contêineres.

10 Lingada: amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-decarga.

11 Na verdade, tecnicamente, guincheiro é, o operador do guincho, equipamento presente somente nos paus-de-carga. Entretanto, tornou-se denominação comum a todos os operadores de equipamentos de guindar de bordo.

12 Sistema *roll on*/*roll off*: sistema de operação de carga e descarga sobre rodas ou esteiras, efetuado por meio de rampas, utilizando os meios de locomoção do equipamento transportador ou da própria carga.

* Estivador – trabalhador que, no carregamento, desfaz as lingadas e transporta os volumes para as posições determinadas em que vão ser estivados. No descarregamento, traz os volumes das posições onde estão estivados e prepara as lingadas.
* Peador/despeador ou conexo – trabalhador que faz a peação/despeação. Trabalhador com certa especialização, visto que muitos trabalhos fazem uso de técnicas de carpintaria (escoramento da carga com madeira).

Antes da Lei nº 8.630/93, a composição dos ternos era definida com base na Resolução nº 8.179/84 da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM). Embora a nova lei tenha estabelecido que a composição dos ternos deva ser objeto de acordo ou convenção coletiva entre os sindicatos obreiros e o sindicato representante dos operadores portuários, em alguns portos continua sendo utilizada esta resolução.

Nos ternos padrões de estiva estão incluídos um contramestre de terno ou de porão, sinaleiros, guincheiros e estivadores, e, quando for o caso, poderão ser requisitados também operadores de empilhadeiras ou pá-carregadeira, no caso de rechego.

O operador portuário, se julgar necessário, poderá requisitar, a seu critério, operários estivadores suplementares para reforço aos ternos estabelecidos. Qualquer que seja o número de ternos em operação, será requisitado apenas 1 (um) contramestre geral por embarcação principal, sendo proibida a acumulação em duas (2) ou mais embarcações, simultaneamente.

Note-se que as atividades de estiva e capatazia são bastante similares, sendo as tarefas e funções de ambas basicamente iguais. Entretanto, o elemento diferenciador é o local do trabalho: se a bordo, é competência da estiva; se em terra, é competência da capatazia.

* *CONFERÊNCIA DE CARGA*

É a contagem de volumes, anotação de suas características (espécie, peso, número, marcas e contramarcas), procedência ou destino, a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto13, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações.

De acordo com o trabalho executado, os conferentes de carga e descarga recebem as seguintes denominações: conferente-chefe, conferente de lingada ou porão, conferente-rendição14, conferente-ajudante, conferente de balança15, conferentecontrolador16, conferente de manifesto e conferente de plano17.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

13 Manifesto de carga: documento que acompanha a carga, individualizando e quantificando. Também é conhecido como *bill of lading*.

14Conferente-rendição: conferente que permanece de reserva para o caso de uma substituição eventual de algum conferente.

15 Coferente de balança: utilizado nas movimentações de granéis sólidos em que a mercadoria é quantificada por pesagem em balanças. Antes do advento das balanças modernas, que imprimem relatórios automáticos, era necessário que um trabalhador permanecesse anotando o peso de cada lote de carga.

16 Conferente-controlador: às vezes é confundido com o planista, mas o controlador verifica os locais a bordo em que a carga vai sendo estivada, controlando sua correta localização.

17 Conferente-plano: chamado de planista. É aquele que, em teoria, elabora o plano de estivagem da carga, ou seja, onde e como a carga vai ser estivada. Em teoria, porque o responsável por essa atividade é o comandante da embarcação, que responde perante o armador pelos prejuízos que possam advir. Algumas vezes, inclusive, os armadores contratam profissionais especializados na elaboração do plano de carga ou estivagem (os supercargos).

A atividade do conferente de carga e descarga, inclusive do conferente-chefe e do ajudante, restringe-se a uma só embarcação por operação de carga e descarga, não se admitindo, portanto, que ela abranja simultaneamente duas ou mais embarcações. A atividade de conferência de carga e descarga é feita no interesse do operador portuário e dos trabalhadores avulsos, pois o documento dela resultante, o *tallie*18, servirá de base para a apuração da produção e consequentemente da remuneração.

Essa atividade sempre se desenvolveu a bordo e ao costado das embarcações, nitidamente diferenciada de uma outra conferência que se fazia exclusivamente em terra – conferência de capatazia. O conferente realizava uma outra conferência, no interesse das administrações dos portos, com vistas à cobrança das tarifas portuárias.

* *CONSERTO DE CARGA*

Constitui-se no reparo e na restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem e abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição. São realizados tanto a bordo como em terra, em que se façam necessários, sempre que danificadas as embalagens das mercadorias nas operações de carga e descarga.

Os consertadores são uma categoria em extinção, visto que, com a unitização19 da carga em contêineres, é cada vez menor a necessidade de reparos. É também crescente a necessidade de produtividade, gerando estadias portuárias cada vez menores para os navios, inviabilizando o conserto da carga. Acrescente-se que, para que não haja prejuízo na qualidade, por vezes prefere-se a inutilização das cargas danificadas ou seu reparo no fabricante.

Duas outras atividades previstas em lei como trabalho portuário são, na verdade, atividades conexas: vigilância de embarcações e trabalho de bloco. Tais atividades não interferem na movimentação de mercadorias. Entretanto, devido à prestação de serviços no mesmo local em que ocorrem os demais trabalhos portuários e ao contato constante com os outros trabalhadores portuários, receberam tratamento legal idêntico.

* *VIGILÂNCIA DE EMBARCAÇÕES*

É a atividade de fiscalização de entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações, atracadas ou fundeadas20, bem como a fiscalização da movimentação de mercadorias no portalós21, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação, na área do porto organizado.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*18 Tallie*: documento em que consta toda a mercadoria ou contêineres embarcados ou desembarcados, incluindo suas características, pesos e volumes.

19 Unitização: ato de juntar as mercadorias em lotes padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal e agilizando a movimentação. São exemplos de unitização: a paletização – acondicionamento da carga em *pallets* (estrados de madeira) e a conteinização (acondicionamento em contêineres).

20 Embarcação fundeada: designa a embarcação ancorada ao largo (na baía, angra, enseada ou qualquer outro local protegido). os pontos de fundeio poderão estar dentro ou fora da área do porto organizado e são delimitados pela autoridade marítima.

21 Portaló: local de entrada do navio, onde desemboca a escada que liga o cais ao navio. É o local de passagem obrigatória para quem entra ou sai da embarcação.

Quando o navio está fundeado, geralmente é obrigação do requisitante de mão de obra (agente de navegação) prover transporte para o vigia. No cais, cabe ao operador portuário efetuar a requisição. A obrigatoriedade da contratação do vigia de portaló para navios de longo curso foi expressamente revogada pela Lei nº 8.630/93. No novo contexto legal, se o interessado necessitar de um ou mais vigias para a embarcação, seja ela nacional ou estrangeira, longo curso ou cabotagem, deverá requisitá-los junto ao OGMO.

* *BLOCO*

Constitui-se na atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Na legislação anterior o serviço de bloco era enquadrado como atividade de apoio à navegação. Os serviços eram desenvolvidos pelas “empreiteiras de bloco” (além de utilizar seus empregados, podiam prestar serviços utilizando-se de trabalhadores avulsos), que realizavam trabalhos relacionados à limpeza e conservação de tanques, batimento de ferrugem, pinturas e reparos de pequena monta.

Dentro dos limites da área do porto organizado, o armador ou seu representante legal que desejar executar essa atividade deverá requisitar os bloquistas inscritos no OGMO, não podendo utilizar empregados das empreiteiras de bloco, as quais, nos termos da Lei nº 5.385/68, poderão executar esse serviço para a indústria naval, já que, anteriormente, essa atividade denominava-se “conservação naval”.

Originariamente, o serviço de bloco surgiu para atender à demanda de emprego de marítimos, atingidos pela crise na indústria da navegação mercante. Como realizavam trabalhos em locais em que se sujavam muito (tanques de óleo), foram apelidados pelos trabalhadores portuários como “bloco dos sujos” (uma referência aos antigos blocos do carnaval). Assim surgiu a denominação “bloco” para essa atividade.

Atualmente não é comum que os trabalhadores de bloco façam as atividades previstas em lei. Devido à rapidez na estadia, esses serviços são frequentemente efetuados com a embarcação em viagem, não sendo raro encontrarmos, nos navios brasileiros, trabalhadores de bloco extra-rol22.

Nos portos organizados, os trabalhadores de bloco realizam, principalmente, as tarefas de peação e despeação de carga. Apesar de serem trabalhos inerentes à estiva, esta, muitas vezes, não se interessa, pois é trabalho de baixa remuneração.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

22 Extra-rol: pessoas embarcadas em navios, mas não integrantes da tripulação. A tripulação consta de documento denominado rol de equipagem, daí o termo extra-rol.

# O TRABALHADOR PORTUÁRIO

*TRABALHADOR AVULSO*

Para a Previdência Social, trabalhador avulso é “aquele que, sindicalizado ou não, presta serviço de natureza urbana ou rural, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, com a intermediação obrigatória do órgão gestor de mão de obra, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, ou do sindicato da categoria” (Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999).

Segundo Délio Maranhão, “temos, aí, uma forma peculiar de prestação de serviços subordinados, afastando, pela peculiaridade dos serviços prestados, o estabelecimento de uma relação de emprego entre o prestador de serviço e a empresa para o qual o serviço é prestado”.

Difere o trabalho avulso de outras formas descontínuas de prestação de serviços pela subordinação jurídica existente com o tomador de mão-de-obra, não estando presentes os demais requisitos para formação de vínculo empregatício. O trabalho portuário avulso possui características específicas que o diferenciam. A principal delas é a intermediação obrigatória pelo Órgão de Gestão de Mão-de-Obra e não pelo sindicato laboral.

*TRABALHADOR PORTUÁRIO*

O art. 26 da lei dos portos estabelece duas formas de trabalho portuário: o trabalho portuário avulso e o trabalho portuário com vínculo empregatício. Note-se que esta é uma importante inovação da lei, vez que antes não era possível o trabalho portuário com vínculo empregatício, salvo na capatazia onde eram empregados das Cias Docas.

Assim, muitas vezes o termo “trabalhador portuário” poderá designar tanto um gênero de trabalhador, isto é, aquele que labora nos portos ou poderá significar uma espécie desse gênero, ou seja, aquele registrado no OGMO e cedido, em caráter permanente, com vínculo empregatício, a prazo indeterminado ao operador portuário.

Denomina-se Trabalhador Portuário Avulso (TPA), outra espécie do gênero “trabalhador portuário”, aquele que, inscrito no OGMO, presta serviços na área do porto organizado, sem vínculo empregatício, a vários tomadores de mão de obra.

Assim, trabalhador portuário é o trabalhador devidamente habilitado a executar atividades portuárias definidas em lei, realizadas nas instalações portuárias de uso público ou privativo, dentro dos limites do porto organizado, ou fora desses limites nos casos previstos em lei.

Não obstante a distinção contida no art. 18 da Lei nº 8.630/93, os trabalhadores integrantes do registro e do cadastro são todos avulsos, situação que só se alterará quando o obreiro for cedido pelo OGMO a operador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado. Assim, o trabalhador portuário deverá estar inscrito46 no OGMO, podendo ser registrado ou cadastrado, assim definidos:

**- REGISTRADO**

Nos termos do art. 27, inciso II, da Lei nº 8.630/93, é o trabalhador submetido a prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro. Ou seja, é o trabalhador efetivo, apto a exercer o trabalho portuário na forma do rodízio47 estabelecido.

Dois requisitos são necessários para alcançar a inscrição no registro: estar inscrito no cadastro e ser selecionado. Os critérios dessa seleção deverão constar de convenção coletiva de trabalho. Normalmente, dois critérios são levados em conta: data de inscrição no cadastro e quantidade de trabalhos portuários executados.

**- CADASTRADO**

Nos termos do art. 27, inciso I, da Lei nº 8.630/93, é o trabalhador que, tendo cumprido treinamento prévio em entidade indicada pelo OGMO, foi inscrito no cadastro e encontra-se em condições de exercer sua profissão. Ele não participa do rodízio, e só consegue trabalhar quando não acorrem registrados para determinada oportunidade de trabalho.

**- CONTRATAÇÃO A PRAZO INDETERMINADO**

Como explanado, o trabalhador portuário poderá ser contratado a prazo indeterminado, mas somente dentre os integrantes do registro do OGMO. Tal assertiva está amparada com o princípio da equidade, vez que possuindo um *status* jurídico superior o trabalhador registrado estaria sendo preterido no caso da contratação ser efetuada dentre os cadastrados.

Ressalte-se que o número de trabalhadores inscritos no registro é definido pelo Conselho de Supervisão do OGMO, que é quem decide pela abertura de vagas ou pelo “enxugamento dos quadros”, conforme art. 24, inciso I; c/c art. 18, inciso V, ambos da lei dos portos.

*OUTROS TRABALHADORES QUE ATUAM NOS PORTOS*

Além dos trabalhadores portuários, outros tipos de trabalhadores, avulsos ou não, atuam nos portos. A eles não se aplica a nova lei dos portos, sendo considerados trabalhadores urbanos comuns. São eles:

* Amarrador: trabalhador, avulso ou não, responsável pela amarração dos cabos da embarcação ao cais. Há portos em que empresas especializadas realizam esse serviço, em outros são cooperativas de trabalho.
* Carregador de bagagem: trabalhador, avulso ou não, responsável pelo transporte de bagagens de passageiros, acompanhadas ou desacompanhadas nos portos organizados. Em geral, entretanto, o carregador de bagagem é autônomo, pois presta serviços pessoais ao passageiro.
* Segundo a Instrução Normativa nº 117, de 6 de outubro de 1998, da Secretaria da Receita Federal, bagagem acompanhada é “aquela que o viajante portar consigo no mesmo meio de transporte em que viaje, desde que não amparada por conhecimento de carga”.
* Bagagem desacompanhada: a que chegar ao país, ou dele sair, amparada por conhecimento de carga ou documento equivalente.
* Para os efeitos da Lei nº 4.637, de 20 de maio de 1965, que dispõe sobre o exercício da profissão de carregador e transportador de bagagens em portos, considera-se bagagem: mala, caixote e engradado *lift-van.*
* Ensacadores em geral: trabalhador, avulso ou não, que realiza o ensacamento de granéis.
* Outros trabalhadores: além dos já mencionados, nos portos são encontrados diversos outros trabalhadores. Destacam-se os empregados da administração portuária, trabalhadores nos serviços de limpeza e conservação das instalações portuárias, mergulhadores – realização de manutenção na infraestrutura submersa –, aquaviários tripulantes de embarcações de apoio portuário (rebocadores e lanchas), práticos (profissional responsável pela condução em segurança da embarcação pelo canal de acesso até o cais), empregados dos arrendatários de instalação portuária, operadores portuários e agências de navegação, vistoriadores de carga, contratados por companhias seguradoras, inspetores de sociedade classificadora (entidades internacionais de direito privado e quase sempre sem fins lucrativos, cuja finalidade original é fornecer, por meio de certificados, aos seguradores de navios e de cargas o grau de confiança necessário ao fechamento de contratos de seguro), dentre outras.

Os trabalhadores portuários abrangidos pela Lei nº 8.630/93, e que detêm exclusividade na prestação de serviços nos portos organizados são: trabalhadores em capatazia, estivadores, conferentes, consertadores, vigias portuários e trabalhadores de bloco.

# OPERACIONALIDADE DO TRABALHO PORTUÁRIO

As pessoas jurídicas que exercem atividades ligadas à contratação de mão de obra nos portos são: operador portuário, titular de instalação portuária, cooperativa de trabalho portuário e órgão gestor de mão de obra.

*OPERADOR PORTUÁRIO*

É a pessoa jurídica, pré-qualificada pela administração do porto, responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar. É o operador portuário que efetua a requisição da mão-de-obra de acordo com a operação portuária que será realizada. Essa requisição de trabalhadores avulsos, anteriormente, era feita pelas chamadas entidades estivadoras (armadores e seus agentes) aos sindicatos das respectivas categorias profissionais.

Conforme já exposto, o art. 8º da lei prevê situações em que é dispensável a intervenção do operador portuário. Nesse caso, outras empresas poderão requisitar TPA junto ao OGMO. Normalmente, são os sindicatos dos operadores portuários que negociam com os sindicatos de trabalhadores portuários as condições de trabalho nos portos.

*TITULAR DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA*

Dessa forma, as entidades concessionárias foram autorizadas a desmembrar as concessões. Assim, após os processos de licitação, os portos foram virtualmente “fatiados” e arrendados a várias empresas privadas. Surgiram, então, muitos titulares de instalação portuária e terminais privativos. Tais titulares quando dentro da área do porto organizado equiparam-se, para efeito de requisição de mão de obra avulsa, aos operadores portuários.

Entretanto, muitos titulares de instalações portuárias foram autorizados a funcionar fora da área do porto organizado, mesmo antes da edição da Lei nº 8.630/93. Tais terminais sempre fizeram uso de mão de obra avulsa em suas operações portuárias, contribuindo para o dimensionamento do número de trabalhadores avulsos.

Assim, o art. 56, parágrafo único, da Lei nº 8.630/93, determinou que se mantivesse, em caráter permanente, a então proporção entre trabalhadores avulsos e trabalhadores com vínculo empregatício em suas instalações portuárias. Ocorre que praticamente todos os então titulares de instalações portuárias utilizavam 100% de trabalhadores avulsos em suas movimentações. Ora, nesse caso, deveriam continuar fazendo uso de avulsos, como muitos continuam; muito embora a Justiça tenha sido bastante acionada e ainda não há um ponto final à questão.

Os novos titulares de instalação portuária fora dos portos organizados (constituídos após a lei dos portos) e, eventualmente, os que não fizessem uso de avulsos estão desobrigados da utilização dos trabalhadores portuários avulsos. Sendo assim, poderão requisitá-los em caráter facultativo.

*ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA (OGMO)*

É uma criação da Lei nº 8.630/93, sendo uma de suas principais inovações. Como representa importante papel no processo de requisição de mão-de-obra, sua criação foi bastante combatida pelos sindicatos obreiros que o viram como substituto de muitas atribuições que lhes eram próprias. Tem como incumbência principal administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário avulso nos termos da lei e das convenções e acordos coletivos de trabalho.

Embora o OGMO não seja considerado empregador, seu papel é importantíssimo, pois a ele cabe gerenciar toda a mão-de-obra avulsa, compreendendo, entre outras, as seguintes tarefas:

organização do registro e do cadastro do trabalhador portuário;

* expedição dos documentos de identificação dos trabalhadores incluídos no cadastro e no registro;
* 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;
* aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato ou convenção coletiva de trabalho celebrado;
* zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário; e
* escalar os trabalhadores portuários avulsos registrados em sistema de rodízio.

A requisição de mão-de-obra, antes feita aos sindicatos, passa a ser feita diretamente ao OGMO, a quem compete efetuar a escalação dos TPAs em sistema de rodízio. Há, entretanto, grande mudança no papel dos sindicatos portuários, que perderam a prerrogativa de escalação dos trabalhadores.

*COOPERATIVA DE TRABALHO PORTUÁRIO*

É uma forma especial de prestação de serviços nos portos organizados, prevista no art. 17 da Lei nº 8.630/93. Situa-se ao lado da forma avulsa de prestação de serviços e da forma permanente, com vínculo empregatício. Na verdade é o cumprimento do dispositivo constitucional de incentivo ao sistema cooperativista.

Entretanto, essa forma de associação cooperativista se distingue das cooperativas normais, pois há um pressuposto básico para sua formação: a composição por trabalhadores portuários avulsos registrados; não obstante a ela aplicar-se todos os dispositivos da lei das cooperativas (Lei nº 5.764/71).

A cooperativa de trabalhadores portuários avulsos que pretenda exercer suas atividades como operador portuário deve preencher os seguintes requisitos:

* ser constituída nos exatos termos da Lei nº 5.764/71, ou seja, atender a todos os requisitos de constituição de uma cooperativa de prestação de serviços;
* ter como cooperados, exclusivamente, trabalhadores portuários avulsos registrados, nos termos do art. 17 da Lei nº 8.630/93, sendo vedada a participação, por exemplo, de trabalhadores cadastrados ou indenizados; e
* obter a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto.

A força de trabalho de uma cooperativa de serviços é, por definição, a mão-de-obra de seus cooperados. A partir do momento em que ingressam na cooperativa, sua situação, perante ao Órgão Gestor de Mão de Obra, assemelha-se à do trabalhador portuário avulso registrado cedido ao operador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado, ou seja, deixa de concorrer à escala rodiziária com os demais portuários avulsos registrados, prestando serviços diretamente ao interessado na movimentação da carga (embarcador, consignatário, armador ou seu representante). O mero fornecimento de mão-de-obra cooperada a outros operadores portuários, como tem ocorrido em alguns portos, caracteriza-se como terceirização irregular.

O registro do cooperado no OGMO deverá ser mantido, pois esta hipótese não é uma das previstas em lei para o cancelamento do registro. Deixará, porém, de concorrer à escala rodiziária, devendo ser retida sua carteira funcional enquanto permanecer como cooperado, nos termos do art. 3º da Lei nº 9.719/98. Essa medida deve-se à desigualdade que a participação do cooperado no rodízio causaria aos demais avulsos, vez que, aquele, além de absorver uma oportunidade de trabalho como cooperado, ainda concorreria com os demais avulsos a outras oportunidades.

É importante assinalar que, uma vez pré-qualificada, a cooperativa competirá com os demais operadores portuários, estando sujeita aos riscos da atividade econômica. Assim, o cooperado portuário trabalhará quando sua cooperativa conseguir cargas para operar. Caso contrário, nada terá a receber, nem poderá concorrer ao rodízio.

Vale ressaltar que os trabalhadores portuários avulsos do cadastro não podem constituir a cooperativa em análise, visto que, se pudessem, poderiam ter mais oportunidades de trabalho que os registrados, detentores de melhor *status* jurídico-trabalhista. Os cadastrados somente possuem expectativa de direito ao trabalho, já que apenas absorvem as oportunidades não preenchidas por registrados.

Importante citar que a cooperativa negociará condições específicas de trabalho com os contratantes, a exemplo da composição dos ternos. Como operadora portuária, a cooperativa de trabalhadores portuários poderá requisitar mão-de-obra ao OGMO. Entretanto, tal expediente somente será possível de forma residual, para complementar as equipes de trabalho, quando não houver cooperados suficientes para a execução do serviço.

Enquanto integrante da cooperativa, o trabalhador será vinculado à Previdência Social como segurado na categoria de autônomo e não mais como avulso.

RODÍZIO

Conforme já explicitado, rodízio é a distribuição equânime das oportunidades de trabalho entre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

É atribuição exclusiva dos OGMOs, nos termos do art. 6º da Lei nº 9.719/98. Do rodízio resultam as “escalas diárias”, isso é, as listas de trabalhadores componentes das equipes ou ternos de trabalho para execução de determinada faina (designa um tipo específico de movimentação de carga) em determinado turno de trabalho.

Basicamente, existem duas formas de rodízio: o numérico e o sistema de câmbio. No rodízio numérico, os trabalhadores registrados são numerados e entram em uma fila, que avança à medida que surgem as oportunidades de trabalho. No sistema de câmbio, cada empregado registrado detém um documento individual em que são lançados os trabalhos realizados. De posse do documento, o empregado comparece a uma espécie de pregão, onde disputará com os demais trabalhadores uma vaga, nesse caso quem tem menos trabalhos lançados terá maiores chances de conseguir trabalhar.

O rodízio é, na verdade, composto por vários pequenos rodízios, independentemente do sistema adotado. Cada trabalho que dependa de especialização terá um rodízio específico. Exemplifiquemos: os operadores de empilhadeira a bordo são estivadores; mas são estivadores especializados e qualificados, compondo um pequeno grupo entre os estivadores registrados. Haverá, então, um rodízio específico entre os estivadores operadores de empilhadeira.

Vários outros pequenos rodízios podem ser estabelecidos, como por exemplo, dentre os trabalhadores braçais, um rodízio por faixas de preço, pois há trabalhadores que só concorrem aos trabalhos “bem pagos”. Estabelecem-se vários rodízios de forma que, para conseguir participar do “melhor rodízio”, o trabalhador deverá ter participado dos demais.

Ressalte-se que todos os critérios de rodízio devem constar de convenção coletiva de trabalho, conforme prevê o art. 29 da Lei nº 8.630/93. Vale dizer, ainda, que os trabalhadores cedidos em caráter permanente a operadores portuários com vínculo empregatício, bem como os trabalhadores que se associarem à cooperativa de trabalho fundada nos moldes do art. 17 da lei dos portos, ficam impedidos de participarem do rodízio. Tal medida, lastreada no art. 3º, incisos I e II, da Lei nº 9.719/98, coaduna-se com o princípio da eqüidade, pois tais trabalhadores já possuindo oportunidades cativas de trabalho devem deixar aos demais avulsos a concorrência pelas outras oportunidades.

*CONDIÇÕES DE TRABALHO*

Geralmente os portos operam 24 horas, divididas em turnos de trabalho. Esses turnos variarão conforme a especificidade de cada porto, mas em geral serão de seis ou de oito horas. No caso de turnos de oito horas, haverá intervalo intrajornada, para repouso e alimentação.

Poderá haver a prestação de horas extraordinárias de trabalho, mesmo nos turnos de seis horas. Tal procedimento se justifica, porque, muitas vezes, o navio está de partida pouco tempo depois do horário da troca de turno, não sendo viável a escalação de nova equipe de trabalho.

O ciclo de remuneração inicia-se com a previsão de chegada do navio, sendo desde logo estabelecidos o período de estadia e a carga envolvida. O operador portuário ou tomador de mão-de-obra elabora as requisições do número de trabalhadores necessários à operação de carga ou descarga ao OGMO, respeitada a composição das equipes de trabalho prevista em convenção ou acordo coletivo de trabalho. O OGMO, então, efetua a escala dos trabalhadores, ou seja, transforma números em nomes, por meio do rodízio.

Os trabalhadores escalados que efetivamente prestarem os serviços respectivos perceberão a remuneração devida nas 48 horas subsequentes ao término do serviço, salvo outro prazo previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho, nos termos do art. 2º, § 1º da Lei nº 9.719/98.

O operador portuário ou tomador de mão-de-obra deverá repassar, em 24 horas do término do turno, a remuneração dos TPAs ao OGMO para que este possa efetuar o pagamento, salvo outro prazo previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

A remuneração é calculada com base nos seguintes fatores: turno (diurno ou noturno); tipo e número de paralisações, ocorrência de horas extraordinárias (nos intervalos intra ou interturnos); tipo de carga; tipo de faina; tonelagem, cubagem ou unidades; navio atracado ou fundeado; categoria envolvida; função desempenhada; e trabalho em domingos ou feriados. Tais itens são as variáveis empregadas no cálculo do Montante de Mão-de-Obra (MMO) e devem estar previstas em acordo ou convenção coletiva de trabalho

Há atividades e funções que são remuneradas somente pela taxa “S”, a exemplo do peador/despeador e do vigia portuário.

Note-se que a contabilização da produção é feita durante a operação pelos conferentes, que elaboram o *tallie* de produção e o repassam ao operador portuário, que o enviam ao OGMO para o processamento da folha de pagamentos. Na folha de pagamentos constarão, ainda, os valores devidos a título de férias e gratificação natalina.

O cálculo das férias é feito nos termos da CLT – 1/12 avos mais 1/3 (do MMO). O montante das férias deve ser recolhido em conta vinculada individual aberta pelo OGMO para esse fim, conforme prevê o art. 2º, § 2º, da Lei nº 9.719/98, até o dia 2 do mês subsequente ao turno de trabalho executado, salvo se convenção coletiva de trabalho dispuser de outra forma. Os momentos de saque serão previstos em decreto regulamentador à Lei nº 9.719/98. Entretanto, usualmente são pagos ao TPA logo após o repasse do valor pelo operador portuário ou do tomador de mão-de-obra ao OGMO.

No caso do cálculo da gratificação natalina, o percentual será único no valor de 1/12 do MMO pagos na forma da regulamentação a ser expedida em decreto. Entretanto, usualmente, vem sendo pago ao TPA logo após o repasse do valor pelo operador portuário ou do tomador de mão-de-obra ao OGMO.

O FGTS é recolhido sobre o MMO, a gratificação natalina e a remuneração de férias nos percentuais e prazos previstos na legislação específica. Sobre a remuneração bruta do TPA incidem os descontos relativos à contribuição previdenciária, ao Desconto de Assistência Sindical (DAS), ao Imposto de Renda, à pensão alimentícia e a outros previstos em convenção coletiva de trabalho.

Ressalte-se que a forma de desconto da contribuição previdenciária do trabalhador avulso é feita progressivamente nas alíquotas de 8%, 9% ou 11% conforme os pagamentos acumulados ao longo do mês, nos termos do § 3º do art. 15 da Instrução Normativa nº 31, de 13 de julho de 2000 do INSS.

De outro lado, sobre os operadores portuários e tomadores de mão-de-obra, são recolhidas pelo OGMO as seguintes contribuições patronais: contribuição previdenciária, acidente de trabalho, Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) e outros.

Aos operadores portuários cabem custear as despesas do OGMO.

Vale ressaltar que aos sindicatos não cabe nenhuma ingerência sobre a administração da mão-de-obra portuária. A nova lei desautoriza qualquer repasse monetário dos operadores portuários ou OGMO aos sindicatos, em vista de legislação revogada.

Na fiscalização do FGTS dos trabalhadores portuários avulsos, o Auditor-Fiscal do Trabalho examinará no OGMO os documentos abaixo:

I – Folhas de Pagamento e/ou Recibos de Pagamentos;

II – Relação de Trabalhadores Avulsos (RTA), emitidas até abril de 1995;

III – Guia de Recolhimento do FGTS (GRE), a partir de maio de 1995; e

IV – Guia de Recolhimento do FGTS e Informações à Previdência Social

(GFIP), a partir de janeiro de 1999.

# A Organização Geral dos Serviços Portuários

As diversas operações realizadas desde a entrada do navio no porto até sua saída, abrangem, de forma geral, três conjuntos:

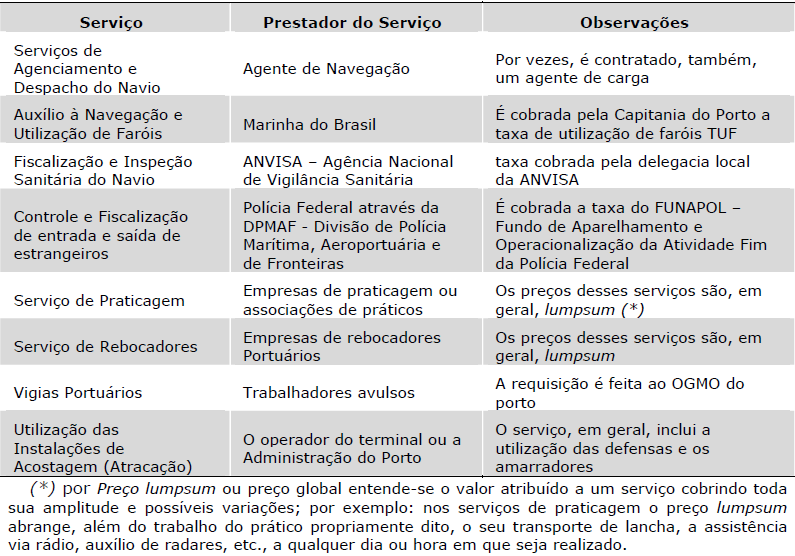
• Os serviços de entrada e de saída dos navios;

• Os serviços de movimentação das cargas e

• Os serviços complementares aos armadores e aos donos de mercadorias.

## Os Serviços de Entrada e Saída dos Navios

Os serviços portuários de entrada e saída dos navios têm como cliente o armador do navio ou o operador da linha regular de transporte, podendo ser descritos no quadro seguinte.



O embarque e desembarque de cargas nos serviços de linha regular, especialmente de contêineres, são executados pelos operadores portuários, podendo ser classificados em:

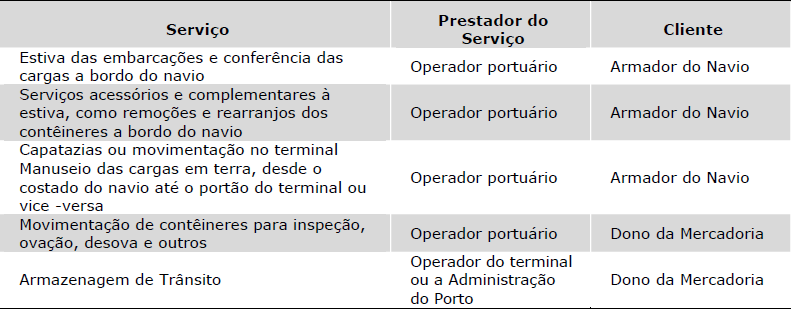
**manuseio a bordo -** composto da estiva das embarcações e da conferência de carga, definidas como a atividade de movimentação ou carregamento e descarga de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, e a contagem dos volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos;

**o manuseio em terra -** também chamado de *manuseio no terminal* (*terminal handling*) ou ainda de capatazia, definida como a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados com aparelhamento portuário.

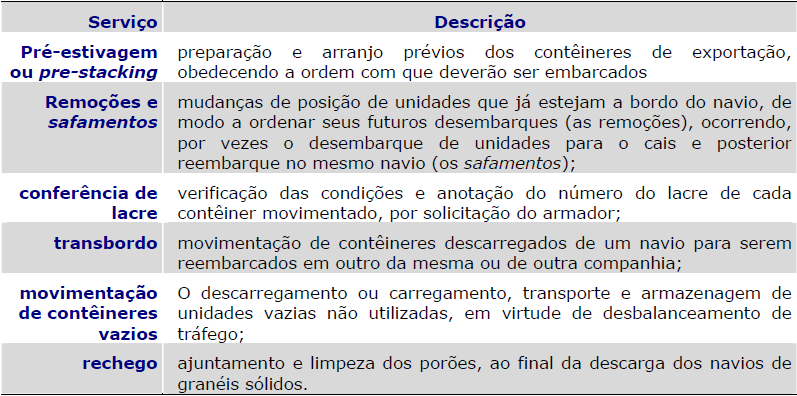
Para garantir a continuidade e regularidade das operações de carregamento e descarregamento dos navios é necessária a armazenagem intermediária ou de *trânsito* das mercadorias, de forma complementar aos serviços de estiva, conferência e de manuseio em terra.

Os terminais portuários concedem períodos de franquia de pagamento da armazenagem de trânsito, conforme as disponibilidades de áreas em seus armazéns ou pátios.

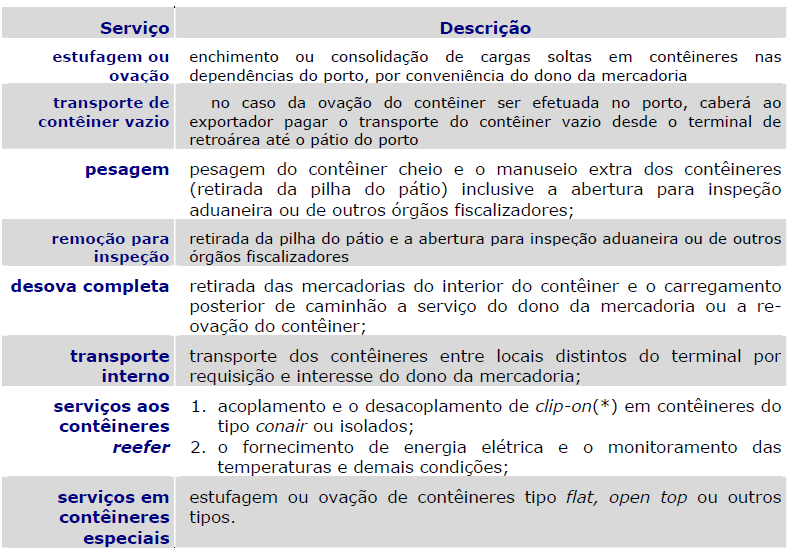
A organização dos serviços de manuseio de carga está mostrada a seguir, com a descrição e os prestadores dos serviços e os responsáveis pelos pagamentos.



Serviços complementares requisitados pelos armadores:



Serviços complementares prestados aos donos de mercadorias:



(\*) *clip on* – unidade de refrigeração portátil que pode ser acoplada a contêineres frigoríficos do tipo *conair*.

*Conair* – tipo de contêiner frigorífico sem unidade de refrigeração permanente, o qual pode ser utilizado como contêiner comum ou como frigorífico, com o acoplamento de um *clip on*.

Contêiner tipo *flat* – contêiner sem paredes laterais e teto, tendo apenas as cabeceiras.

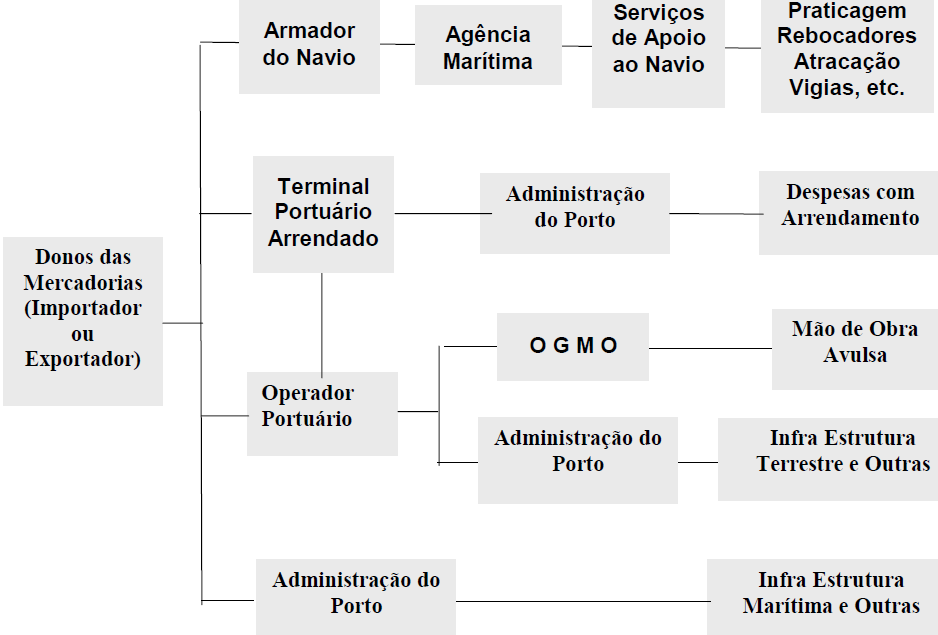
*Open top* – contêiner sem teto, com acesso por cima, cujo fechamento é feito com lona.



## Os Serviços Portuários e a Forma de Contratação do Transporte Marítimo

De acordo com a forma de contratação do transporte pelos donos das mercadorias, os serviços portuários são tratados em dois grandes grupos:

• serviços em navios *tramps* ou afretados para viagens especiais, casos em que os donos das mercadorias contratam o transporte de mercadorias entre determinados portos de embarque e de descarga, através de contrato de afretamento ou *charter party*, obedecendo ao seguinte esquema geral:



As responsabilidades com relação aos serviços portuários são estabelecidas, com detalhes, nas *charter parties*, prevalecendo, em geral, a regra de que cabe aos donos das mercadorias ou fretadores do navio a contratação e o pagamento do manuseio a bordo e em terra, tanto no carregamento quanto na descarga do navio, ficando sob a responsabilidade dos armadores os serviços e as despesas de entrada e saída do navio.

• serviços de linhas regulares ou *liner services*, obedecendo a itinerários, escalas e freqüências determinados, em que as condições e responsabilidades do transporte são estabelecidas em contrato de adesão cujas cláusulas são estipuladas no verso do conhecimento de transporte marítimo ou *bill of lading*. nos chamados *liner terms*, os quais estabelecem que os custos de entrada e saída do navio e os preços de movimentação das cargas a bordo dos navios são de responsabilidade dos armadores, sendo os serviços de movimentação em terra e de armazenagem de responsabilidade dos donos das mercadorias, como mostra o esquema seguinte:



Os serviços de manuseio a bordo estão incluídos nos fretes marítimos, enquanto a capatazia ou manuseio no terminal é cobrada pelo armador ao dono da mercadoria através da THC – Terminal Handling Charge.

GLOSSÁRIO

1. Operação portuária: movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operador portuário.
2. Mercadoria: todo bem destinado ao comércio.
3. Ancoradouro: local onde a embarcação lança âncora. Também chamado fundeadouro. É o local previamente aprovado e regulamentado pela autoridade marítima.
4. Docas: parte de um porto de mar ladeada de muros ou cais, em que as embarcações tomam ou deixam carga.
5. Cais: plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias.
6. Pontes e Píer de Atracação: Ponte: construção erigida sobre o mar servindo à ligação com um cais avançado, a fim de permitir a acostagem de embarcações para carga ou descarga e a passagem de pessoas e veículos; Píer: parte do cais que avança sobre o mar em linha reta ou em L; Atracação: operação de fixação do navio ao cais.
7. Acostagem: ato de acostar um navio (aproximar, arrimar, encostar, pôr junto de: uma lancha acostou ao navio).
8. Guias-correntes: estrutura destinada a desviar a corrente de um rio ou de um estuário, de modo que provoque o aprofundamento do canal pelo aumento da força da corrente.
9. Quebra-mares: construção que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes, defendendo as embarcações que se recolhem num porto, baía ou outro ponto da costa. O quebra-mar se diferencia do molhe por não possuir ligação com a terra, enquanto que este sempre parte de um ponto em terra.
10. Eclusas: repartimento em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível de água a outro, a fim de facilitar-lhes ou mesmo possibilitar-lhes o acesso a determinados lugares.
11. Canal: ou canal de acesso, é o que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até as instalações de acostagem e vice-versa.
12. Bacia de evolução: área fronteiriça às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no porto.
13. Área de fundeio: o mesmo que ancoradouro ou fundeadouro.