

Minuta

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, que *dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **EDUARDO BRAGA**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão Mista a Medida Provisória (MPV) nº 595, de 6 de dezembro de 2012, que “*dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências*”.

A MPV revoga e substitui, na íntegra, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 – a chamada Lei dos Portos. A MPV passa a ser, portanto, o novo marco regulatório do setor portuário. Em complementação, são modificadas competências de órgãos do Poder Executivo com atuação no setor.

No Capítulo I, a MPV estabelece que a exploração indireta de portos e instalações portuárias ocorrerá mediante concessão, para os portos organizados; arrendamento de bem público, para as instalações portuárias neles localizadas; e autorização, para as instalações localizadas fora da área de porto organizado.

Nesse mesmo capítulo, são definidos os conceitos de porto organizado, área do porto organizado, instalação portuária, terminal de uso privado, estação de transbordo de cargas, instalação portuária pública de pequeno porte, instalação portuária de turismo, concessão, delegação, arrendamento, autorização e operador portuário.

Fixa-se como objetivo “aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País”, e como diretrizes: expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura portuária; garantia de modicidade e publicidade de tarifas, preços, qualidade e efetividade dos direitos dos usuários; estímulo à modernização e aprimoramento da gestão, à valorização e qualificação da mão de obra, e à eficiência; segurança da navegação; estímulo à concorrência, mediante incentivo à participação do setor privado e amplo acesso aos portos, instalações e atividades portuárias.

No capítulo II, relativo à exploração dos portos e das instalações portuárias, a MPV exige licitação para a concessão e o arrendamento, decidida pelo critério de maior movimentação com menor tarifa, acrescido de outros, estabelecidos em regulamento; atribui à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) a responsabilidade de elaborar o edital, realizar a licitação e disciplinar a utilização, por qualquer interessado, das instalações portuárias arrendadas ou concedidas; estabelece as cláusulas essenciais dos respectivos contratos; define o prazo máximo de 25 anos, prorrogável, por igual período, uma única vez; e prevê reversão dos bens para a União ao final do contrato.

No que diz respeito à autorização para a exploração de terminais de uso privado (TUP), a MPV condiciona a autorização a prévia chamada e processo seletivo públicos; fixa prazo contratual de 25 anos e condiciona sua prorrogação à manutenção da atividade portuária e à promoção de investimentos.

Fixam-se como cláusulas do contrato de adesão da autorização as mesmas previstas para a concessão e o arrendamento, com exceção das relativas às tarifas e à reversão de bens, mas prevê reversão na hipótese de cessação da atividade portuária. Ademais, a normatização prevê o acesso, por qualquer interessado, às instalações, mediante adequada remuneração, nos termos de regulamentação da Antaq.

A MPV atribui, ainda, ao poder concedente competência para planejar o setor, definir diretrizes para licitações e processos seletivos, celebrar contratos e normatizar a pré-qualificação de operadores portuários.

São estabelecidas 21 competências para a administração do porto organizado, denominada “autoridade portuária”, cinco das quais são exercidas sob coordenação da autoridade marítima (Marinha) e duas sob coordenação da autoridade aduaneira (Receita Federal).

Atribui-se à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP) competência para aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de cada porto e para coordenar a atuação dos órgãos e entidades públicos nos portos. Faculta-se ao poder concedente autorizar a exploração pela administração do porto de áreas não afetadas às operações portuárias.

Ademais, cada porto deverá instituir um Conselho de Autoridade Portuária (CAP), de natureza consultiva, composto por representantes do Poder Público e de empresários e trabalhadores. Nesse conselho, assegura-se a participação de representantes de empresários e trabalhadores no Conselho de Administração de entidade estatal que exerça a administração do porto (Companhias Docas).

Adicionalmente, de acordo com a nova normatização trazida para a matéria, caberá à Antaq a aplicação de penalidades nos casos previstos no art. 46, quais sejam, os de realização de operações portuárias com infringência à MPV ou aos regulamentos do porto; recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Determina-se que a movimentação de mercadorias importadas ou exportadas seja efetuada exclusivamente em portos ou instalações portuárias alfandegadas, e atribuem-se ao Ministério da Fazenda dez competências, para cujo exercício são estabelecidas prerrogativas de livre acesso às dependências do porto e de requisição de documentos e informações.

A questão afeta ao trabalho portuário encontra-se disciplinada no Capítulo VI da referida MPV. Tal capítulo, em síntese, repete o disposto nos arts. 18 a 29 da Lei nº 8.630, de 1993. As duas mudanças na normatização das relações de trabalho portuário residem: a) na indicação dos membros do conselho de supervisão do órgão gestor de mão de obra (que passa a ser remetida ao âmbito infralegal); e b) na supressão da obrigatoriedade da manutenção da proporcionalidade existente entre trabalhadores com vínculo empregatício e avulsos, prevista na regra transitória do art. 56 da Lei dos Portos.

No capítulo das disposições transitórias e finais, a MPV estabelece prazos para licitação de contratos de arrendamento após seu término e para adaptação dos termos de autorização em vigor.

A prorrogação de arrendamentos é admitida apenas quando expressamente prevista, mediante a revisão de seus valores e o estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e de investimentos.

Prevê-se, ainda, que as Companhias Docas adotem regulamento simplificado de contratação, mas, em contrapartida, devem essas empresas firmar compromissos de desempenho com a SEP, abrangendo: objetivos, metas, resultados e prazos; indicadores e critérios de avaliação de desempenho; e retribuição adicional pelo seu cumprimento.

Por fim, a MPV, além de transferir para a SEP as competências relativas aos portos fluviais e lacustres, promove diversas alterações na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a Antaq, entre as quais se destacam: a vinculação da Antaq à SEP (não mais ao Ministério dos Transportes); e a atribuição de competência à Antaq para promover revisões e reajustes de tarifas portuárias, em lugar de aprovar as propostas encaminhadas pelas administrações portuárias.

Foram apresentadas 645 emendas à MPV. O conteúdo dessas proposições é descrito em quadro anexo a este parecer.

Nesta Comissão Mista, realizaram-se diversas audiências públicas, com a finalidade de ouvir os mais diversos setores da sociedade, de modo a colher subsídios para a apreciação cuidadosa e segura da MPV. Foram ouvidos, nessas oportunidades, representantes dos trabalhadores, dos empresários, do governo federal e dos governos estaduais.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão Mista, nos termos do art. 62, § 9º, da Constituição Federal (CF), emitir parecer sobre a MPV nº 595, de 2012, antes de sua apreciação, em sessões separadas, pelo Plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional.

Segundo o art. 5º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 8 de maio de 2002, o pronunciamento da Comissão Mista deve abranger

três aspectos: (i) a constitucionalidade da MPV; (ii) sua adequação financeira e orçamentária; (iii) o mérito da MPV; e (iv) o atendimento da regularidade formal da MPV, nos termos do § 1º do art. 2º da citada Resolução.

A MPV preenche os requisitos exigidos na Constituição Federal (art. 62), uma vez que foi editada pela autoridade competente (Presidenta da República). A matéria possui relevância, uma vez que as deficiências do setor portuário são, sem dúvida, um dos grandes componentes do denominado “Custo Brasil”, que afeta negativamente a competitividade de nossa economia. Trata-se, demais disso, de tema marcado pela urgência, pois a modernização da legislação acerca da matéria exige rapidez na tramitação, de modo a que venham a ser criadas, de pronto, as condições que favoreçam os investimentos com vistas à retomada do crescimento da economia.

Do ponto de vista do conteúdo, a MPV em análise não incorre em nenhuma das vedações estabelecidas na Constituição. Relaciona-se a transportes, direito administrativo e direito do trabalho, matérias para as quais não há qualquer vedação constitucional, explícita ou implícita, quanto a sua veiculação por meio de medida provisória (art. 62, § 1º).

Do ponto de vista da adequação financeira e orçamentária, a MPV também é admissível, pois não prevê a realização de despesas imediatas, tendo sido encaminhada, nos termos do § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, com a devida exposição de motivos.

Quanto ao mérito, consideramos oportuna e necessária a MPV.

A MPV revoga a Lei dos Portos com vistas a propor um novo conjunto normativo que se consubstancie no marco legal básico para o setor portuário.

Mais especificamente, o novo texto produz duas mudanças de grande significação. A mais importante delas é a que elimina as restrições à movimentação de cargas de terceiros nos terminais de uso privativo – que passam a ser denominados terminais de uso privado –, além de oferecer maior segurança jurídica para o investimento privado nessa modalidade. Adicionalmente, a MPV desburocratiza a administração do porto público, tornando a administração portuária mais flexível e fortalecendo o papel da Antaq no setor.

Essas mudanças são de grande significação para o setor portuário. De fato, uma nação que almeja alcançar patamares elevados de desenvolvimento só poderá concretizar esse anseio com maciços investimentos em infraestrutura, notadamente no setor portuário. É o que revela o exemplo de países como a China, que tem lastreado seu desenvolvimento na construção de ferrovias e rodovias e na expansão e modernização portuária.

O Brasil precisa expandir e aperfeiçoar seu setor portuário. Em outras palavras, necessita de mais portos e de avanços no processo de modernização das operações portuárias. Nesse sentido, é imprescindível a atração de capital privado para suprir a necessidade de investimentos. A MPV, acertadamente, elimina restrições ao investimento privado no setor portuário, quando, por exemplo, suprime da legislação a diferenciação entre movimentação de carga própria e de terceiros, permitindo a empreendedores que não tenham cargas próprias o investimento no setor portuário, o que deve aumentar a oferta do serviço, em benefício do País.

Todavia, para aperfeiçoar o texto da MPV – e até mesmo reformá-lo, em alguns aspectos, no sentido de atender aos anseios da população brasileira, representada por este Congresso Nacional – acolhemos diversas emendas de autoria dos ilustres Pares, além do que propusemos ainda várias alterações, na forma do Projeto de Lei de Conversão (PLV) apresentado em anexo.

No que diz respeito aos TUPs, acatamos as emendas nºs 333 e 421, para suprimir o § 3º do art. 8º da MPV, que previa a reversão de bens à União, nos casos em que o autorizado venha a cessar a exploração do terminal. Assim, corrige-se disposição da MPV que previa, na prática, uma desapropriação sem indenização, ao arrepio do inciso XXV do art. 5º da CF.

Por outro lado, acatamos as emendas nºs 4, 28, 77, 160, 350, 425, 566, 580 e 584, para detalhar no texto do PLV qual será o procedimento para a chamada pública de interessados na instalação e exploração de TUPs, com o propósito de conferir maior segurança jurídica e transparência ao processo. Nesse passo, os arts. 9º a 12 do PLV estabelecem que o interessado deve apresentar proposta, com requisitos mínimos de admissibilidade, à qual será dada publicidade. Caso haja mais de um interessado na instalação de TUP e não haja empecilhos locais à instalação simultânea, deverão ambos ser autorizados a explorar o serviço. Se, porém, for inviável a autorização para a implantação

concomitante, caberá à Antaq realizar processo seletivo, cujos critérios estão definidos no PLV (art. 12, § 3º) para assegurar o respeito aos princípios constitucionais da impessoalidade, da moralidade, da eficiência e do julgamento objetivo.

No mesmo contexto, para estimular a integração de TUPs com polos industriais, acolhemos as emendas nºs 195, 237, 239, 241, 247, 343, 420, 422, 423, 471 e 544 para definir no PLV a figura do terminal indústria (assim entendido aquele que, nos termos do inciso VIII do art. 2º do PLV, movimentada apenas carga própria), para o qual será dispensada a chamada pública e o processo seletivo, desde que não interfira indevidamente no funcionamento de porto organizado.

Contudo, para prevenir a verticalização do setor logístico brasileiro, o que seria prejudicial ao interesse público e à livre concorrência, inserimos um § 4º no art. 6º e um § 4º no art. 8º. Esses dispositivos vedam às empresas com mais de 5% de participação societária de empresas de navegação (armadores) a participação em licitação para arrendamento ou a obtenção de autorização para operar TUP. Com essa proibição, que também ocorre em outros setores regulados, busca-se coibir o domínio da operação portuária e o consequente direcionamento da carga dos armadores a seus próprios portos.

Outro ponto em que apresentamos modificações de relevo no texto da MPV diz respeito à questão da utilização do TUP por terceiros, para atender ao interesse público na movimentação da maior quantidade de cargas possível e evitar o abuso de posição econômica dominante pelo autorizado.

Na nova redação proposta para o art. 13 do PLV (art. 10 da MPV), procuramos deixar claro que a possibilidade de a Antaq obrigar o arrendatário a movimentar cargas de terceiros tem caráter excepcional – atendendo, assim, à emenda nº 15.

Para preservar a igualdade de condições de competição entre porto organizado e TUPs, reformulamos, nos mesmos termos, o art. 7º da MPV (com a mesma numeração no PLV).

Especificamente quanto aos portos organizados, acolhemos diversas emendas para lhes dar maior competitividade, equalizando suas condições de competição com os TUPs, a bem do interesse nacional, da livre concorrência e da igualdade de condições de competição.

Outra mudança de relevo diz respeito à fixação no PLV de parâmetros para a definição da poligonal que delimita a área de porto organizado, evitando que casuísmos em sua definição ofendam o interesse público. Inserimos, para isso, uma nova Seção no Capítulo II, intitulada “Da definição da área de porto organizado” (art. 15 do PLV).

Nela, são estabelecidas as diretrizes para a definição da área de porto. E, ainda, em atenção às emendas n°s 149, 168 e 224, veda-se a redução da poligonal do porto, caso acarrete a exclusão de áreas com contratos de arrendamento em vigor (art. 15, § 2º, do PLV).

Sempre com o objetivo de aumentar a eficiência e estimular investimentos em prol do interesse público, o § 6º do art. 6º do PLV (adaptado das emendas n°s 178, 370, 531 e 571) atribui ao Poder Concedente a possibilidade de autorizar o arrendatário a expandir a área do arrendamento, sempre que a medida for tecnicamente viável e trazer comprovadamente maior eficiência na operação portuária.

Ainda no que diz respeito aos contratos de arrendamento, reformulamos os critérios de licitação (art. 6º, § 1º, do PLV), de modo a privilegiar a maior eficiência com a menor tarifa – e não, como constava da MPV, a maior movimentação de cargas, pois se trata de aspecto fora do domínio do arrendatário.

Uma modificação feita para atender aos legítimos anseios deste Parlamento, no sentido de conferir mais eficiência às operações portuárias, foi o acolhimento da emenda n° 513 para determinar que os serviços públicos necessários à importação e exportação sejam prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados, podendo ser reduzido por ato do Poder Executivo, apenas quando não houver prejuízo à segurança nacional e à operação portuária (art. 71 do PLV).

Trata-se de medida que certamente trará redução do tempo de desembarço de cargas, aumentando a competitividade dos portos organizados e reduzindo custos de importação e exportação.

Tema de extremo relevo, em relação ao qual acatamos, com alterações, diversas emendas (as de n°s 19, 21, 22, 30, 72, 127, 135, 148, 184, 541, 596 e 597), diz respeito à prorrogação dos contratos de arrendamento.

Buscamos aqui, uma vez mais, alcançar três objetivos básicos: equalizar as condições de competição entre os arrendatários (na área de porto organizado) e os TUPs; prover condições para que sejam feitos maciços e intensivos investimentos nas áreas de porto organizado; e privilegiar a boa-fé dos que já se encontravam prestando esse relevante serviço quando da edição das novas regras da MPV.

Na regulação que formulamos, os contratos de arrendamento celebrados antes de 25 de fevereiro de 1993 e que não tenham sido objeto da adaptação prevista no art. 48 da Lei nº 8.630, de 1993, poderão, a critério do Poder Concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez (art. 56), pelo prazo de até cinco anos.

Por outro lado, os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 1993, e que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do Poder Concedente, desde que o arrendatário assuma a obrigação de realizar investimentos, segundo plano por ele elaborado e aprovado pelo Poder Concedente em até sessenta dias (art. 57). De qualquer forma, devem ser respeitados o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as condições de competitividade entre portos organizados e terminais de uso privado.

Com essa solução, além de acatarmos diversas emendas apresentadas por deputados e senadores, privilegiamos o interesse público em obter maior eficiência nos portos organizados, estimulando investimentos privados, em prol do interesse público.

A MPV centralizou a realização das licitações e a formulação de diretrizes para os portos na Antaq e na SEP, de forma consentânea com a visão de conjunto requerida pelo próprio Congresso Nacional quando aprovou a lei de criação da Antaq.

Porém, como forma de evitar uma excessiva centralização administrativa, inserimos dispositivo prevendo que a União poderá delegar aos estados ou municípios que tenham recebido delegação para a exploração de porto a elaboração do edital e a realização de licitação para arrendamentos (art. 6º, § 5º).

Além disso, como forma de trazer maior segurança jurídica e melhorar a técnica legislativa, inserimos o art. 68, segundo o qual *as*

delegações previstas no inciso X do art. 2º, em vigor na data de publicação desta Lei, continuam regidas pelo disposto na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

Também melhoramos a técnica legislativa do texto, de modo a desfazer ambiguidades, deixando claro, no art. 58 do PLV (art. 50 da MPV), que a adaptação dos termos de autorização em vigor quando da publicação da MPV será feita independentemente de chamada pública.

Aperfeiçoamos ainda, do ponto de vista técnico e do próprio mérito, o art. 54 da MPV (art. 62 no PLV), de maneira que a proibição de participar de novos contratos, em caso de inadimplemento das obrigações pelo arrendatário ou autorizado, dependa de decisão definitiva, em processo administrativo, confirmando o descumprimento da obrigação. Ademais, a Antaq fica autorizada, nos termos já previstos em diversos outros setores da legislação administrativa, a utilizar-se da arbitragem, como forma extrajudicial de solução desses conflitos.

No tocante ao aspecto trabalhista, como já ressaltado no relatório, não houve mudanças substanciais nas normas que regem o trabalho portuário no País.

Preservou-se a prioridade de trabalho conferida ao portuário avulso pelo art. 3, item 2, da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), protegendo-se, assim, o trabalhador dos efeitos negativos que possam advir da modernização dos portos.

Foram mantidas, ainda, as atribuições do órgão gestor de mão de obra, no tocante à fiscalização das condições de trabalho na área portuária.

Por fim, não houve qualquer alteração no tocante ao trabalho desempenhado fora da área do porto organizado. Nota-se, pela mera leitura do art. 40 da MPV, que a faculdade conferida às instalações portuárias sujeitas ao regime de autorização (nova denominação conferida aos terminais de uso privativo), no sentido de contratar trabalhadores a prazo indeterminado sem a intermediação do órgão gestor de mão de obra, respeitado o disposto em acordo ou convenção coletiva de trabalho, foi mantida na nova Lei dos Portos.

Por isso, as modificações que se propõem ao texto original da MPV visam, em síntese, à melhora das condições do trabalho portuário e à

positivação dos direitos previstos na Convenção nº 137 da OIT e nas conquistas jurisprudencialmente reconhecidas, pelo Supremo Tribunal Federal (STF) e pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), aos trabalhadores portuários.

Relativamente à melhora das referidas condições de trabalho, houve a positivação, no art. 17, de que compete à Administração do Porto organizar a guarda portuária (providência que evita a terceirização de atividade-fim inerente à segurança dos portos nacionais). Adicionalmente, explicitou-se, no art. 20, que a composição do Conselho da Autoridade Portuária será paritária, entre trabalhadores e empregadores, como meio de democratizar a gestão do citado órgão (emendas nºs 63, 217, 259, 324, 398, 458 e 488). Não menos importante é a determinação de que a indicação do representante da classe trabalhadora no Conselho de Administração ou órgão equivalente será feita pelo Conselho da Autoridade Portuária. Finalmente, restaurou-se dispositivo da Lei nº 8.630, de 1993, que vedava ao operador portuário a utilização de mão de obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974), nos termos das emendas nºs 49, 105, 118, 221, 277, 385, 439 e 483 e 547.

No tocante às adaptações da legislação aos entendimentos recentemente externados pelo STF e pelo TST, destaca-se: a) a inclusão, no art. 37 do PLV, de parágrafo que determina que o biênio a que alude o art. 7º, XXIX, da Constituição Federal, somente começa a fluir a partir do cancelamento do registro ou cadastro do trabalhador avulso junto ao órgão gestor de mão de obra (emendas nºs 34, 152 e 185); b) a inserção dos valores decorrentes de acidente de trabalho na responsabilidade solidária do órgão gestor de mão de obra (emendas nºs 35, 155 e 365); e c) a retirada, do § 3º, do art. 41, da aposentadoria espontânea como causa de extinção dos mencionados cadastro ou registro (emendas nºs 45, 157, 276, 327, 411 e 444).

Relativamente à adequação da medida provisória em foco ao disposto na Convenção nº 137 da OIT, propõe-se: a) a inserção das atividades de capatazia e bloco no § 2º do art. 40 (emendas nºs 39, 46, 48, 52, 59, 62, 107, 115, 121, 140, 154, 186, 201, 228, 268, 387, 393, 463 e 464); b) a explicitação, no art. 33, de que o treinamento do portuário deve adaptá-lo ao processo de modernização dos portos (inclusive no aspecto atinente à multifuncionalidade do trabalho), nos termos das emendas nºs 57, 96, 218, 255, 323, 330, 392, 399, 468 e 485; c) a inclusão de parágrafo único no art. 43, no sentido de que a remuneração do trabalhador portuário avulso deve contemplar a renda mínima prevista no citado ato internacional

(emendas nºs 65, 95, 254, 285, 371 e 453); d) a inserção na Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, de dispositivo que contemple o pagamento de benefício assistencial ao trabalhador portuário avulso que não cumprir os requisitos necessários à sua aposentadoria; e e) facilitação da aposentadoria especial do trabalhador portuário avulso, mediante a inclusão de parágrafo na Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, que determine que a prova da exposição do obreiro ao agente nocivo será feita pelo órgão gestor de mão de obra, na forma do regulamento.

A fim de evitar conflitos de representatividade sindical, reconheceu-se que os trabalhadores que exercem as atividades descritas no *caput* do art. 40 (capatazia, estiva, bloco, conferência e conserto de carga e vigilância de embarcações) constituem categorias profissionais diferenciadas. Na mesma linha, e com a mesma finalidade, suprimiu-se a expressão “das respectivas categorias econômicas preponderantes” do art. 40 da MPV (art. 44 do PLV).

Outro ponto importante, contemplado no PLV, é a qualificação profissional do trabalhador portuário avulso. Com o intuito de garantir que o tomador dos serviços do citado trabalhador possa sempre ser beneficiado de mão de obra qualificada, determinou-se, por meio da inserção de um art. 45 no capítulo das relações de trabalho portuário, que o trabalhador portuário avulso deve ser inscrito em cadastro que ateste a sua qualificação profissional para o desempenho das atividades elencadas no artigo anterior.

Incluiu-se, ainda, no art. 64, inciso que prevê que os compromissos a que alude o *caput* devem conter cláusula que determine a existência de critérios para a profissionalização da gestão das Companhias Docas.

Por fim, com o escopo de adequar o projeto à técnica legislativa, nele foi inserido o conteúdo do art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, que *dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências*, para explicitar em relação a quais dispositivos da nova lei a penalidade administrativa nele prevista irá incidir (Emendas nºs 328 e 435).

III – VOTO

Pelas razões expostas, o voto é pela **constitucionalidade e juridicidade da MPV nº 595**, de 2012, bem como **pelo atendimento dos**

pressupostos de relevância, urgência e adequação financeira e orçamentária. No mérito, votamos pela **aprovação da MPV** com acolhimento das emendas n^{os} 3, 4, 13, 15, 19, 21, 22, 30, 32, 34, 35, 39, 45, 46, 48, 49, 52, 57, 59, 62, 63, 65, 72, 77, 89, 95, 96, 100, 103, 104, 105, 107, 115, 118, 120, 121, 125, 126, 127, 135, 140, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 157, 159, 160, 168, 178, 183, 184, 185, 186, 195, 196, 197, 201, 210, 217, 218, 221, 224, 228, 231, 237, 238, 241, 254, 255, 259, 268, 276, 277, 285, 294, 312, 323, 324, 325, 327, 328, 330, 331, 333, 336, 343, 350, 360, 361, 363, 365, 370, 371, 385, 387, 392, 393, 398, 399, 409, 411, 420, 421, 422, 423, 425, 435, 439, 444, 453, 458, 463, 464, 466, 467, 468, 471, 483, 485, 488, 490, 502, 513, 525, 526, 531, 541, 547, 566, 571, 576, 580, 584, 596, 597, 602 e 620, na forma do seguinte **projeto de lei de conversão**, bem como pela **rejeição** das demais emendas.

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2012
(Proveniente da Medida Provisória nº 595, de 2012)

Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES E DOS OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias, e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

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

I – porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II – área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo, que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III – instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;

IV – terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado;

V – estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI – instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

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

VIII – terminal indústria: instalação portuária localizada fora da área do porto organizado, explorada mediante autorização, que atenda, cumulativamente, aos seguintes critérios:

a) movimentação exclusiva de cargas pertencentes ao autorizado, suas controladoras ou controladas, exceto nos casos previstos no art. 13 desta Lei;

b) integração a áreas industriais ou de produção ou estoque de produtos agropecuários, ou de lavra de jazidas de minerais, inclusive hidrocarbonetos, pertencentes ao mesmo grupo econômico; e

c) movimentação exclusiva de granéis sólidos e líquidos, insumos e produtos intermediários destinados às áreas de que trata a alínea b;

IX – concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X – delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para municípios ou estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI – arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas, localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII – autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado, formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII – operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I – expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária, e à eficiência das atividades prestadas;

IV – promoção da segurança da navegação na entrada e saída das embarcações dos portos; e

V – estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I – ao objeto, à área e ao prazo;

II – ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV – ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V – aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI – aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII – às responsabilidades das partes;

VIII – à reversão de bens;

IX – aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI – às garantias para adequada execução do contrato;

XII – à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII – às hipóteses de extinção do contrato;

XIV – à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV – à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI – ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela ANTAQ e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII – às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII – ao foro.

§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, contado da data da assinatura, prorrogável por no máximo igual período, uma única vez, a critério do poder concedente.

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à ANTAQ, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela ANTAQ, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º É vedada a participação na licitação a que se refere o *caput* de empresas com participação societária de empresas de navegação em percentuais superiores a 5% (cinco por cento).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo a Administração do Porto, delegado ou não, que tenha celebrado com a União convênio de delegação para a exploração de porto, na forma da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A ANTAQ poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

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

- I – terminal de uso privado;
- II – estação de transbordo de carga;
- III – instalação portuária pública de pequeno porte;
- IV – instalação portuária de turismo;
- V – terminal indústria.

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no *caput* do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

- I - a atividade portuária seja mantida; e
- II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A ANTAQ adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º É vedada a participação na licitação a que se refere o *caput* de empresas com participação societária de empresas de navegação em percentuais superiores a 5% (cinco por cento).

Art. 9º. Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à ANTAQ a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a ANTAQ deverá:

I – publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

II – promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de trinta dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º É dispensável o procedimento previsto no inciso II do § 1º para requerimento de autorização de terminal indústria, desde que não haja interferência nas operações de instalações portuárias em áreas de portos organizados próximas.

§ 3º Na hipótese de dispensa prevista no § 2º, é vedada a conversão da autorização para a exploração de terminal indústria em qualquer das outras modalidades de exploração previstas nesta Lei, pelo prazo de vinte e cinco anos.

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à ANTAQ, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do parágrafo único do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I – a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II – o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a serem movimentados nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I – o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a ANTAQ deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do *caput*.

Art. 13. A ANTAQ poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos requisitos para a instalação dos portos e instalações portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da definição da área de porto organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

§ 1º A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

§ 2º É vedada a exclusão da área do porto organizado de terrenos que sejam objeto de arrendamento durante a vigência do respectivo contrato.

CAPÍTULO III

DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I – elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II – definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III – celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a ANTAQ

fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV – estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do *caput*, o Poder Concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional de Petróleo sempre que a licitação ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II – assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III – pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV – arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V – fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI – fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII – autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX – autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

X – suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XI – reportar infrações e representar junto à ANTAQ, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII – adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII – prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV – estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV – organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do *caput* não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I – sob coordenação da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas dos cais do porto;

II – sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do Poder Público.

§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o *caput* será paritária.

§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o *caput* observará a seguinte proporção:

I – 50% de representantes do Poder Público;

II – 25% de representantes da classe empresarial; e

III – 25% de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o *caput* será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II – fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III – exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV – arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V – proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI – proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;

VII – autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII – administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX – assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X – zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não, e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações, e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de trinta dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de quinze dias, dirigido à Secretaria de Portos da

Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de trinta dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I – a administração do porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II – o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III – o armador, pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V – o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII – a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do *caput* quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela ANTAQ.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I – que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II – de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo Poder Público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio;

III – relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV – relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Parágrafo único. Caso o interessado entenda necessária a utilização de mão de obra complementar para execução das operações referidas no *caput*, deverá requisitá-la ao órgão gestor de mão de obra.

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão se estabelecer como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I – administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II – manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III – treinar e habilitar profissionalmente o 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 acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

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

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I – aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, 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; ou
- c) cancelamento do registro;

II – promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador.

III – arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV – arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

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

VI – submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em cinco anos até o limite de dois anos após o cancelamento do registro ou do cadastro junto ao órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente um conselho de supervisão e uma diretoria-executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por três membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I – deliberar sobre a matéria contida no inciso V do *caput* do art. 32;

II – editar as normas a que se refere o art. 42; e

III – fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão, e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria-executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até um terço dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a

terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto organizado, 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 por aparelhamento portuário;

II – estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV – conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V – vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI – bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o *caput*, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4º As categorias previstas no *caput* constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do *caput*, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no art. 3, item 2, da Convenção nº 137 da OIT.

Art. 44. É facultado 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.

Art. 45. É necessária a inscrição do trabalhador portuário avulso em cadastro de trabalhadores portuários avulsos que ateste a qualificação profissional para o desempenho das atividades previstas no art. 40, § 1º, desta Lei.

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I – realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II – recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III – utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I – advertência;

II – multa;

III – proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV – suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias; ou

V – cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a ANTAQ, na forma do inciso V do *caput* do art. 77 da Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 51. O descumprimento dos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do art. 40, *caput* e § 3º, desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o *caput* abrange, dentre outras atividades:

I – as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II – o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III – o monitoramento ambiental; e

IV – o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o *caput*, consideram-se:

I – dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II – draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III – material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV – empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V – sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até dez anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do *caput*.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. Os contratos de arrendamento celebrados antes de 25 de fevereiro de 1993 que não tenham sido objeto da adaptação prevista no art. 48 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez, pelo prazo de até cinco anos.

Parágrafo Único. Os contratos de concessão de portos públicos a empresas privadas celebrados pela União antes de 25 de fevereiro de 1993 poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez, pelo prazo de até cinco anos.

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação de que trata o *caput* dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até sessenta dias.

§ 2º A obrigação prevista no § 1º respeitará o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as condições de competitividade entre portos organizados e terminais de uso privado.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 5º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A ANTAQ deverá promover a adaptação de que trata o *caput* no prazo de um ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até o dia 31 de dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo Poder Concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007.

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias-executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a ANTAQ, assim declarado em decisão final em processo administrativo, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o *caput*, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

§ 2º O impedimento previsto no *caput* também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

I – objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;

II – indicadores e critérios de avaliação de desempenho;

III – retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e

IV – critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica às competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte, que continuarão sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuárias o disposto na Lei nº 12.462, de 2011, na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na Lei nº 10.233, de 2001, em especial no que se refere às competências e atribuições da ANTAQ.

Art. 68. As delegações previstas no inciso X do art. 2º, em vigor na data de publicação desta medida provisória continuam regidas pelo disposto na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

Art. 69. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de um ano.

Art. 70. As concessões e permissões mencionadas no § 3º do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, com a redação dada pela Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003, vigentes quando da publicação desta Lei,

serão prorrogadas de forma a atingir-se o prazo de vinte e cinco anos, contados da data de assinatura do respectivo instrumento concessório, podendo ser prorrogado por cinco anos.

Art. 71. O art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 29.** Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela Administração Pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o *caput* serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

..... (NR)”

Art. 72. A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 13.** Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do *caput* do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“**Art. 14.** Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

III – depende de autorização:

.....

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

.....

f)

i)

.....” (NR)

“**Art. 20.**

I – implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela

Secretaria de Portos da Presidência da República, em suas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ:

.....

II – os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III – as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A ANTAQ se articulará com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)

“Art. 27.

I – promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III – propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

IV –

.....

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de quinze dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV – estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários,

autorizatórios e operadores portuários, nos termos da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XV – elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XVI – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
XXII – fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
XXV – celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI – fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 1º

.....
II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

.....
§ 2º” (NR)

“**Art. 33.** Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela ANTAQ obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“**Art. 34-A.**

.....
§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à ANTAQ a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 1º Na atribuição citada no *caput* incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 2º A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“**Art. 78-A.**

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no *caput*, a ANTAQ observará o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do *caput*, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da ANTAQ.” (NR)

“**Art. 81.**

III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias.” (NR)

“**Art. 82.**

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 73. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 24-A.** À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

.....
 § 2º

III – a elaboração dos planos gerais de outorgas;

V – o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“Art. 27.

XXII -

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários.

....." (NR)

Art. 74. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até um salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

§ 1º Considera-se incapaz de prover a sua subsistência o trabalhador portuário avulso cuja renda mensal seja inferior a um salário mínimo.

§ 2º O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 75. O artigo 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 58.

§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, salvo o disposto no § 5º, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho nos termos da legislação trabalhista.

§ 5º A comprovação da efetiva exposição do trabalhador portuário avulso aos agentes nocivos será feita pelo órgão gestor de

mão-de-obra portuária, na forma do regulamento, observadas as disposições deste artigo.

.....” (NR)

Art. 76. Ficam revogados:

I – a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

II – a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007;

III – o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006;

IV – o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007;

V – os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

a) as alíneas “g” e “h” do inciso III do *caput* do art. 14;

b) as alíneas “a” e “b” do inciso III do *caput* do art. 27;

c) o inciso XXVII do *caput* do art. 27;

d) os § 3º e 4º do art. 27; e

e) o inciso IV do *caput* do art. 81; e

VI – o art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

Art. 77. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.