



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 400, DE 2012

Altera a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, para eliminar duplicidades de competências regulatórias e concorrenciais sobre os portos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 31 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 31.

.....

§ 4º O regimento interno do conselho será aprovado por metade dos votos mais um, de acordo com as seguintes regras:

.....

§ 5º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com o estabelecido em seu regimento interno.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Ficam revogados os incisos I, II, VI, VIII e X do § 1º do art. 30 e o § 2º do art. 30 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

JUSTIFICAÇÃO

É inegável que a Lei dos Portos, como ficou conhecida a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, representou grande avanço para a logística brasileira. Porém, por ter sido publicada há quase vinte anos, é necessária uma revisão para torná-la consentânea com outras leis mais recentes e com o próprio desenvolvimento do setor.

À época da publicação da Lei dos Portos não havia agências reguladoras setoriais, nos moldes que temos hoje. A primeira delas, a Agência Nacional de Energia Elétrica, foi criada três anos após a lei. Sequer estava inscrito na Carta Magna o princípio da eficiência na administração pública, o que só ocorreu em 1998.

Hoje, por força da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre”, temos a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para cuidar da regulação do setor. Além disso, para tratar de questões concorrenciais, temos o Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (CADE), reformulado pela Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, que “estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência”.

Proponho, motivado pela existência dessas leis e pelo princípio constitucional da eficiência na administração pública, extinguir a duplicidade de competências existente entre os entes criados após a Lei dos Portos e os Conselhos de Autoridade Portuária. Já que hoje a regulação cabe, em última instância, à mencionada Antaq, e a defesa da concorrência, ao CADE, é necessário retirar da Lei dos Portos menções explícitas a essas atribuições concedidas aos CAPs no passado.

Ademais, não há necessidade de que a Lei determine o processo de tomada de decisão interno de cada conselho. Proponho, portanto, ampliar a autonomia dos CAPs sobre seu próprio funcionamento.

Além do efeito de desburocratizar decisões sobre os portos, há que se notar que a ANTAQ conta com autonomia legal em relação ao Poder Executivo, o que lhe permitiria exercer a regulação de forma mais imparcial, com vistas a políticas de Estado. Nossa proposta, portanto, aproxima o marco do setor portuário ao de outros setores regulados na economia brasileira que têm tido sucesso, como o de telecomunicações e o de petróleo.

Por todos os motivos acima expostos, peço aos nobres Pares do Congresso Nacional a expedita aprovação deste projeto de lei que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador **VITAL DO RÊGO**

LEGISLAÇÃO CITADA

Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Regulamento

Vide Decreto nº 6.620, de 2008.

Mensagem de veto

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO VI

Da Administração do Porto Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I - baixar o regulamento de exploração;

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV - baixar seu regimento interno;

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Mensagem de Veto
Regulamento
Regulamento

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

LEI Nº 12.529, DE 30 DE NOVEMBRO DE 2011.

Mensagem de veto
Vigência

Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei nº 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências.

(Às Comissões de Assuntos Econômicos; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 7/11/2012.