



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE JURISTAS PARA REVISÃO LEGAL DA
EXPLORAÇÃO DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS –
CEPORTOS**

RELATÓRIO FINAL

Presidente: Ministro DOUGLAS ALENCAR RODRIGUES

Relator: Desembargador CELSO RICARDO PEEL FURTADO DE OLIVEIRA

OUTUBRO DE 2024

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	2
2	ATIVIDADES DA COMISSÃO	5
3	RESULTADOS DAS SUBCOMISSÕES	6
3.1	SUBCOMISSÃO I	7
3.1.1	Introdução	7
3.1.2	Audiências públicas.....	8
3.1.3	Comunicações recebidas	20
3.2	SUBCOMISSÃO II	68
3.2.1	Introdução	68
3.2.2	Audiências públicas.....	69
3.2.3	Reuniões da Subcomissão II.....	71
3.2.4	Comunicações recebidas	71
3.3	SUBCOMISSÃO III	204
3.3.1	Introdução	204
3.3.2	Audiências públicas.....	205
3.3.3	Comunicações recebidas	208
3.3.4	Reuniões da Subcomissão III.....	238
3.3.5	Simpósio.....	238
4	VOTO DO RELATOR	240
5	EMENDAS.....	295
5.1	QUADRO DE EMENDAS	296
5.2	ANÁLISE DAS EMENDAS	301
5.3	CONCLUSÃO DO VOTO	311
6	COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO.....	313
7	DISCURSO DO RELATOR NA DISCUSSÃO E VOTAÇÃO.....	316
8	REFORMULAÇÃO DE VOTO.....	337
9	ANTEPROJETO DE LEI	338

1 INTRODUÇÃO

Por iniciativa do Presidente da Câmara dos Deputados, o ilustre Deputado Arthur Lira, foi instituída a presente Comissão Especial de juristas com a finalidade de apresentar anteprojeto de proposição legislativa para revisão e atualização do arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuária brasileiras (CEPORTOS), em Ato do dia 22 de dezembro de 2023.

A decisão de se implementar essa Comissão mostrou-se de absoluta necessidade, uma vez que a revisão do arcabouço legal dos portos é um tema crucial para o desenvolvimento do setor portuário no Brasil. Com um papel fundamental no comércio exterior, sendo responsável por 95% da movimentação das exportações e importações brasileiras, os portos precisam de um marco regulatório que promova eficiência, segurança e competitividade.

Assim, vemos essa iniciativa como uma oportunidade para promover um setor mais eficiente, justo e sustentável, permitindo-se a implementação de princípios e diretrizes que podem resultar em melhorias significativas nas operações portuárias e nas relações com as comunidades locais. Além disso, a revisão do arcabouço legal pode contribuir para a atração de investimentos e a geração de empregos no setor.

A Comissão foi dividida em três Subcomissões para uma melhor estruturação do trabalho. A **Subcomissão I** ficou responsável pela análise dos “Temas Gerais da Atividade Portuária”. À **Subcomissão II** coube apreciar a “Simplificação Regulatória, Patrimonial e Ambiental, envolvendo os temas gerais da atividade portuária”. Por fim, a **Subcomissão III** examinou os aspectos relativos ao tema “Relações de Trabalho e Qualificação da mão de obra no sistema portuário”.

As Subcomissões foram assim compostas:

- Subcomissão I:

Ministro Benjamin Zymler (Coordenador);

Dr. James Winter (Relator);

Dr. Djaci Falcão;

Desembargador Nelson Cavalcante e Silva Filho; e

Dr. Marcelo Sammarco.

- Subcomissão II:

Dr. Eduardo Nery (Presidente);

Dra. Ingrid Zanela Andrade Campos (Relatora);

Dr. Godofredo Mendes Vianna;

Dra. Juliana Oliveira Domingues; e

Dr. Pedro Neiva.

- Subcomissão III:

Ministro Alexandre Luiz Ramos (Coordenador);

Dra. Jacqueline Wendpap (Relatora);

Dra. Flávia Oliveira Veiga Bauler; e

Dr. Eraldo Aurélio Rodrigues Franzese.

Além dos membros acima designados, a Presidência da Comissão designou um elenco de especialistas na condição de membros consultores. São eles:

* Dr. Mario Teixeira;

* Dr. Bruno Dal'orto Marques;

* Dr. Manoel Caetano Ferreira Filho;

* Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior;

* Dra. Marina Bordallo Castro;

* Dr. Rômulo Barcellos;

* Prof. Jose Anacleto Abduch Santos.

Mais adiante, apresentaremos os resultados de cada uma das Subcomissões, cujas conclusões foram sistematizadas e deram origem ao

presente relatório, que ora submetemos à apreciação dos ilustres membros da CEPORTOS.

2 ATIVIDADES DA COMISSÃO

A reunião de instalação da Comissão ocorreu no dia 12 de março. Posteriormente, foram realizadas reuniões para avaliação do andamento dos trabalhos nas Subcomissões. Esses encontros se deram nos dias 11 de abril, no auditório da Ordem dos Advogados do Brasil, seccional do Espírito Santo, e 4 de setembro, na Câmara dos Deputados.

No âmbito das Subcomissões, foram realizadas seis audiências públicas, em que se colheu sugestões e subsídios para a elaboração deste relatório. Foram realizadas: a) duas audiências, uma em Santos/SP e outra em Itajaí/SC, com temas específicos da Subcomissão I; b) duas audiências, uma no Rio de Janeiro/ RJ e outra em Recife/PE, com temas específicos da Subcomissão II; e c) duas audiências, uma em Vitória/ES e outra em Brasília/DF, com temas da Subcomissão III.

A Comissão também organizou, no dia 26 de agosto, na Câmara dos Deputados, uma audiência pública para receber avaliações e sugestões dos membros consultores, que contou com a participação dos senhores Mario Teixeira, Bruno Dal'orto Marques e Rômulo Barcellos, presencialmente, e, por videoconferência dos Professores Osvaldo Agripino de Castro Junior e Jose Anacleto Abduch Santos.

Além disso, no dia 5 de setembro, no Plenário Ministro Arnaldo Sussekind, do Tribunal Superior do Trabalho, a Comissão organizou o Simpósio “Os novos horizontes do marco legal portuário no Brasil”. O evento foi dividido em três painéis, um para cada Subcomissão temática, com a audiência de vários especialistas do setor, e teve duas conferências, em que foram ouvidos o Sr. John Moseley, Diretor Geral do Porto de Houston, nos EUA, e o Dr. Jonas Mendes, Consultor da Fundação Valenciaport, organização localizada na Espanha.

3 RESULTADOS DAS SUBCOMISSÕES

Como dito anteriormente, para a obtenção de um resultado mais efetivo, foram criadas Subcomissões com temas específicos. Com isso, permitiu-se uma discussão mais aprofundada dos respectivos temas antes do seu envio à avaliação da CEPORTOS em sua composição plena.

A seguir, serão apresentados os relatórios e as justificativas aprovadas em cada Subcomissão e que serviram de subsídio para a formulação da presente minuta de anteprojeto.

3.1 SUBCOMISSÃO I

3.1.1 Introdução

A Subcomissão I – Temas Gerais da Atividade Portuária – ficou responsável pela análise e elaboração de propostas nos seguintes tópicos:

- a. Desburocratização e simplificação nos procedimentos de Concessão, Arrendamento, Uso Temporário de Instalação Portuária e Autorizações para Terminais Privados e novos formatos viáveis, tais como: *Floating Storage and Regasification Units* (FSRUs) / operações ao largo e etc;
- b. Administração portuária local, descentralizada e com autonomia Administrativa e Financeira;
- c. Conselho de Autoridade Portuária, com revisão de estrutura e competências Deliberativa e/ou Consultiva;
- d. Política e incentivo para a racionalização e transição energética;
- e. Política e incentivo para a pesquisa e desenvolvimento tecnológico no setor portuário;
- f. Integrações logísticas e instalações de apoio, tais como os Pátios de Triagens e Plataformas logísticas;
- g. Integração e harmonização dos intervenientes do sistema portuário;
- h. Integração e harmonização dos intervenientes dos sistemas de segurança no sistema portuário;
- i. Relação Cidade/Porto; e
- j. Outros temas correlatos.

3.1.2 Audiências públicas

No âmbito da Subcomissão I foram realizadas as **Audiências Públicas nº 03 e 04**, destinadas à coleta de depoimentos e contribuições de representantes dos diversos atores portuários, além de juristas e acadêmicos, envolvendo temas gerais da atividade portuária, tais como desburocratização, simplificação dos procedimentos, entre outros referidos no ato de criação da Subcomissão Temática 1.

Também foi realizada, no âmbito da Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, a **Audiência pública sobre gargalos e entraves burocráticos enfrentados pelo setor portuário brasileiro**, cujo conteúdo foi encaminhado como contribuição à CEPORTOS pelo Deputado Gilberto Abramo, Presidente da CVT.

a) Audiência Pública nº 03 – Dia 24/4/2024

A Audiência Pública nº 03 foi realizada dia 24.04.2024, a partir das 14:30hs, no Auditório da Associação Comercial de Santos, na cidade de Santos - SP, situado na Rua XV de Novembro, nº 137, Centro Histórico, Santos / SP, com a apresentação dos seguintes palestrantes:

- Anderson Pomini, Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos – APS¹;
- Angelino Caputo e Oliveira, Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA²;
- Carlos Kopittke, Presidente da Diretoria Executiva da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos – ABTL³;
- Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP⁴;

¹ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/AutoridadePorturia.pdf>.

² Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/ABTRAAngelinoCaputoeOliveira.pdf>.

³ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/CarlosKopittkeABTL.pdf>.

- Luciana Marques, Representante do Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE⁵;
- Luis Fernando Resano, Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem – ABAC⁶;
- Maria Cristina Gontijo, Professora da *Maritime Law Academy*⁷;
- Rafaela Rocha Brandão, Analista Jurídica da Associação de Terminais Portuários Privados – ATP⁸; e
- Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP⁹.

Na ocasião, foram recebidas as seguintes contribuições:

- Email do Sr. Mário Teixeira, Presidente da FENCCOVIB - Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias, que encaminha o Regulamento do Trabalho Portuária na Espanha e o Regulamento do Trabalho Portuário na Bélgica;
- Sugestão enviada por e-mail do Sr. Luiz Fernando Barbosa Santos, advogado OAB/ES, sobre temas gerais da atividade portuária;
- Email do Sr. Luiz Fernando Barbosa Santos, que sugere incluir indicador de acidente de trabalho nos portos, como métrica para aferição de serviço;

⁴ Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/MELHORASDOSETORABRIL_2024v06PDSPCEPORTOS_24042024.pdf.

⁵ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/CENTRONAVELucianaMarques.pdf>.

⁶ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/ABAC.pdf>.

⁷ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/MaritimeLawAcademy.pdf>.

⁸ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/ATP.pdf>.

⁹ Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/copy_of_FENOPSrgioAquino.pdf.

- Email do Sr. Luiz Fernando Barbosa Santos, que sugere alteração do Art. 44 da Lei nº 12.815/2013;

- Email do Sr. Luiz Fernando Barbosa Santos, que sugere solução para os recursos pagos para o sistema de treinamentos no setor portuário, garantindo a sua disponibilização para todos os envolvidos e também para a pesquisa e desenvolvimento tecnológico do setor;

- Carta Conjunta nº 9/2024, das Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC, Associação Brasileira de Terminais de Líquidos – ABTL, Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA, Associação dos Terminais Portuários Privados – ATP e Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP, que informa que enviarão suas propostas sobre alterações legais após serem apresentadas na Audiência Pública CEPORTOS/Câmara dos Deputados, programada para o dia 24/04/2024;

- Ofício nº 9/2024, do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo - SOPESP, que solicita prorrogação do prazo para o oferecimento de sugestões acerca da revisão legal da exploração de portos e instalações portuárias;

- Ofício nº 24/2024, da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, que encaminha sugestões para revisão legal da exploração de portos e instalações portuárias;

- Ofício IBP-PRES 70/2024, do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás, que encaminha sugestões para revisão legal da exploração de portos e instalações portuárias;

- Ofício da Fenamar - Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima, que encaminha sugestões para revisão legal da exploração de portos e instalações portuárias;

- Ofício nº 101/2024, da ABEPH – Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias, que encaminha sugestões para revisão legal da exploração de portos e instalações portuárias;

- Carta do IDC – International Dockworkers Council, Spain, que expressa manifestação pela não modificação da Lei 12.815/2013;
- Carta da Federacion Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile, que expressa manifestação pela não modificação da Lei 12.815/2013;
- Carta da Sutramporpc Callao, Peru, que expressa manifestação pela não modificação da Lei 12.815/2013; e
- Carta da UTT – Unión de Trabajadores del Transporte Marítimo, Aéreo, Terrestre y Afines, Uruguay, que expressa manifestação pela não modificação da Lei 12.815/2013;

b) Audiência Pública nº 04 – Dia 10/5/2024

A Audiência Pública nº 04 foi realizada dia 10.05.2024, a partir das 14:30hs, no Plenário Vereador Arno Cugnier da Câmara de Vereadores de Itajaí, na cidade de Itajaí / SC, situado na Av. Vereador Abrahão João Francisco (Contorno Sul), nº 3.825, Bairro Ressacada, Itajaí / SC, com a apresentação dos seguintes palestrantes:

- Bruno Lobo, Diretor Executivo da *Maritime Law Academy*¹⁰;
- Caio Morel, Diretor-Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC¹¹;
- Carlos Kopittke, Presidente da Diretoria Executiva da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos – ABTL¹²;
- Claudio Loureiro, Diretor Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE¹³;

¹⁰ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/BrunoLoboMaritimeLawAcademy.pdf>.

¹¹ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/CaioMorelABRATEC.pdf>.

¹² Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/copy_of_CarlosKopittkeABTL.pdf.

¹³ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/ClaudioLoureiroCENTRONAVE.pdf>.

- Gilberto Barreto, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários de Imbituba - SINDOP Imbituba¹⁴;
- Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP¹⁵;
- Luis Fernando Resano, Diretor-Executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC¹⁶;
- Pablo Vargas - Assessor jurídico dos trabalhadores portuários (conferentes de carga e descarga e vigias no Porto de Itajaí-SC), Assessor jurídico da Logcooper - Cooperativa de Transportes Autônomos e Logística e Armazenamento de Itajaí e Região e Vice-Presidente da Comissão de Direito Portuário da Subseção da OAB de Itajaí-SC¹⁷; e
- Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias - FENOP¹⁸

Na ocasião, foram recebidas as seguintes contribuições:

- Ofício nº 30/2024, do SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, que encaminha sugestões sobre a revisão da legislação portuária para as três subcomissões.
- Email do Sr. Adilson Luiz Gonçalves, engenheiro, que encaminha sugestões sobre a revisão da legislação portuária para a Subcomissão I;

¹⁴ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/GilbertoBarretoSINDOPImbituba.pdf>.

¹⁵ Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/copy_of_JesualdoSilvaABTP.pdf.

¹⁶ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/LuisFernandoResanoABAC.pdf>.

¹⁷ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/PabloVargasAssessorjuridicodostrabalhadoresportuarios.pdf>.

¹⁸ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/SrgioPauloPerruccideAquinoFENOP.pdf>.

- Ofício nº 122/2024, da FACISC – Federação das Associações Empresarias de Santa Catarina, que apresenta contribuições sobre a revisão da legislação portuária para a Subcomissão I;

- Ofício nº 1/2024, da SPAF – Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias e outros, que apresenta considerações sobre a revisão da legislação portuária para a Subcomissão I; e

- Email do Sr. Ernando João Alves Junior, trabalhador portuário, que encaminha sugestões para a Subcomissão I.

c) Audiência Pública CVT – Dia 21/5/2024

Na **Audiência pública sobre os gargalos e entraves burocráticos enfrentados pelo setor portuário brasileiro** foi realizada em 21.05.2024, na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados¹⁹, onde foram recebidas as seguintes sugestões dos palestrantes aos trabalhos da CEPORTOS.

- Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Sugere esforços para buscar simplificar processos e eliminar burocracias, assim como no Programa Navegue Simples.

Aponta a necessidade de que a flexibilização que existe para os terminais de uso privado, que é consenso e que dá a esses terminais agilidade e condições de fazer investimentos dentro da necessidade de expansão e da capacidade da infraestrutura portuária, seja também observada nos portos públicos, que têm carências e deficiências em suas infraestruturas de acesso — acesso aquaviário e acesso terrestre.

Indica que as autoridades portuárias têm recursos em caixa, mas não conseguem gastar esses recursos, devido à limitação na capacidade de gestão, diferentemente de autoridades portuárias internacionais que são referências, como o Porto de Roterdã e o Porto de Antuérpia. Dessa forma, defende maior capacitação de gestores e maior flexibilização nos processos de

¹⁹ Disponível em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/72811>.

contratação, exploração das áreas, infraestrutura e contratação de serviços de dragagem, para que possa haver investimento nas infraestruturas de acesso e para que o porto realmente não seja só produtivo dentro dos terminais, mas para que ele tenha eficiência também nas suas áreas de uso comum.

Defende que a autorização de um terminal de uso privado ou a expansão da capacidade de um porto deve estar alinhada ao Plano Nacional de Logística, ao Plano Setorial Portuário, ao plano de desenvolvimento e zoneamento e plano mestre.

- Bruno Neri da Silva, Diretor de Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias (DNOP)

Sugere flexibilizar os contratos de arrendamento, para diminuir um pouco a assimetria entre os arrendamentos em portos públicos e os terminais de uso privado.

Sugere conceder a infraestrutura de acesso portuário ao setor privado, inclusive concessões referentes aos canais de acesso, a fim de diminuir esse fardo para a autoridade portuária e passar para o privado essa administração, sempre em ambiente favorável para o investimento privado.

- Contra-Almirante Ferreira de Mello, Superintendente do Ensino Profissional Marítimo da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil – Autoridade Marítima Brasileira (AMB)

Sugere a liberação de recursos orçamentários para que o Ensino Profissional Marítimo possa contemplar adequadamente as demandas de capacitação dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMO), atualmente não atendidas plenamente, visto que os recursos transferidos para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e destinados aos cursos de portuários são insuficientes.

- Sérgio Aquino, Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (FENOP)

Informa que de o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo arrecada anualmente entre 150 milhões de reais e 160

milhões de reais e, em média, apenas 4% do valor arrecadado retorna para treinamento efetivo, visto que o Governo deixa de aplicar os recursos, fazendo contingenciamento para alcançar metas fiscais. Considera que essa baixa aplicação é grave problema do setor portuário.

Sugere que precisaria haver, para todas as outras cargas, a mesma flexibilidade para líquidos a granel já praticada e regulada por instrução normativa da aduana.

Sugere enfrentar a assimetria entre o Terminal de Uso Privado (TUP) e a iniciativa privada que investe dentro de porto organizado. Defende a utilização de contratos flexíveis. Relata os problemas de infraestrutura internos e externos ao porto. Propõe o licenciamento ambiental global do porto.

Relata que só o Brasil tem no mundo a exclusividade de trabalhador com inscrição em OGMO. Defende que deve-se dar liberdade para a contratação de trabalhador portuário dentro do porto, da mesma forma que no TUP.

Sugere melhor regramento da atuação do conjunto de intervenientes na atividade portuária, bem como a adoção de gestão profissionalizada nos portos públicos. Propõe o direcionamento de recursos de treinamentos para o Sistema S, SEST/SENAT.

- Bruno Martinello Lima, Auditor chefe da AudPortoFerrovia, do Tribunal de Contas da União (TCU)

Reforça o problema da assimetria entre portos públicos, especialmente os arrendamentos dos terminais, e os terminais de uso privado. Exemplifica que em seis anos, de 2014 a 2020, os terminais de uso privado investiram cerca de R\$ 33 bilhões, enquanto nos portos públicos foram investidos só 10% disso, ou seja, R\$ 3 bilhões. Além disso, foi encontrada uma ociosidade de 56% nas áreas dos portos públicos.

Sugere a exclusão da solidariedade entre os operadores portuários e o OGMO. Essa solidariedade, muitas vezes, faz com que os operadores que cumprem a legislação, que atendem todos os ritos, sejam

responsáveis solidários com aqueles que, eventualmente, não têm atendido tão adequadamente.

Sugere alterar a legislação para substituir a exclusividade da contratação do OGMO por prioridade

- Leônidas Cristino, Deputado Federal

Sugere que os portos públicos tenham um trabalho compatível com todo o outro sistema de terminal de uso privado: a assimetria sempre vai existir, para o bem e para o mal, mas cabe ao porto público balizar a projeção de desenvolvimento do sistema portuário nacional.

▪ José Carlos De Araújo, Coordenador-Geral de Administração Aduaneira, representando a Receita Federal do Brasil

Relata estudo da Receita Federal no qual o tempo para se exportar no Brasil decorre 85% da logística; 12%, da responsabilidade do exportador na questão da apresentação de documentos; e 3%, da responsabilidade dos órgãos públicos. Foi até mesmo identificada situação de a infraestrutura não ser suficiente para dar conta da demanda, o que traz a reflexão: a concentração em Santos acarreta benefícios ou não?

Reforça, ainda, a necessidade e os bons resultados das parcerias da Receita Federal com o setor privado, na busca de soluções.

▪ Mário Povia, Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI)

Sugere maior atenção às estruturas de órgãos anuentes como a VIGIAGRO e a ANVISA, que são órgãos que representam mais gargalos devido a questões de tecnologia e de efetivo de pessoal. Também nos acessos há necessidade de investimentos em mobilidade urbana e em peras ferroviárias, nas adjacências dos portos, e não necessariamente sob a gestão da autoridade portuária.

Destaca que é necessário avançar na questão burocrática: nossas licitações são muito lentas. Em geral, demora-se de 1 ano e meio a 3

anos para licitar uma área portuária. Também a aprovação de investimentos em contratos existentes, não raro, tem demorado o mesmo tempo.

Sugere regime de contratação diferenciado para empresas públicas do setor portuário. Defende a implantação do contrato de gestão, com uma série de investimentos ou, enfim, uma série de medidas que seriam tomadas que vinculariam o gestor, e pouco importa quem é o gestor, institucionalmente, à autoridade portuária, a uma política pública.

Também sugere a simplificação no modelo de valorização dos arrendamentos portuários, pois considera que o modelo de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) tem se mostrado muito lento. Assim, sugere a colocação em licitação permanente todo o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

Sugere determinar maior dinâmica para a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) na questão de destinação de áreas, sobretudo para terminais privados, e também para o licenciamento ambiental. O licenciamento ambiental seria holístico, com visão do todo e das vias de acesso, e não apenas do terminal portuário isolado.

Sugere, ainda, mecanismo legal que impeça o contingenciamento dos fundos do setor.

▪ Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho e Relator da Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias

Relata que a CEPORTOS está recebendo contribuições para enfrentamento de vários gargalos para o desenvolvimento portuário brasileiro, principalmente em dois aspectos: infraestrutura e eficiência, que estão ligados diretamente à necessidade de investimentos, que só são viáveis com segurança jurídica e desburocratização do sistema regulatório.

Sugere necessidade de regulação com prestígio ao porto público, para simplificação e para que haja simetria com os portos privados, para que o que está dando certo para os portos privados também seja possibilitado aos arrendatários de instalação portuária em portos públicos e

para que possam trazer mais investimentos. Entende que a regulação atual é muito pesada e não traz atratividade para investimentos no País.

Cita como problemas a serem enfrentados na nova legislação: conflito de competência regulatória entre ANTAQ e CADE, ANTAQ e TCU, ANTAQ e Ministério da Agricultura; legislação que estabeleceu a concentração de decisões em Brasília; viabilidade ou não da descentralização; estabelecimento de medidas para dar mais liberdade para os terminais realizarem investimentos; diferença entre tarifa e preço; a discussão sobre a utilização efetiva do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (estudar a viabilidade dessa transferência para o Sistema SEST SENAT).

Relata também a necessidade de descarbonizar os portos e desburocratizar os processos de licitação; o novo modelo de EVTEA; a unificação e o trazer para a lei o prazo dos contratos de arrendamento, que hoje estão apenas em decreto; a competência do Conselho da Autoridade Portuária, se será deliberativo ou continuará sendo consultivo; e o estabelecimento de uma política de Estado.

Quanto à questão trabalhista, entende que deve ser revista a solidariedade do órgão, bem como estudada e enfrentada a questão da exclusividade, a manutenção ou não da exclusividade, a adoção ou não da prioridade.

▪ Jesualdo Conceição da Silva, Presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP)

Ressalta que se fala em 35 portos públicos, mas, na realidade, são mais de 190 terminais, instalações portuárias operadas por privados dentro desses aparelhos públicos.

Defende que a principal burocracia dentro do setor portuário que impede investimento é a questão laboral. Afirma que é o único setor em que ainda existe um monopólio laboral. Assim, considera que a busca por emprego tem que ser livre e que qualquer empresa tem o direito de contratar livremente no mercado. Assim, sugere a quebra da exclusividade de mão de obra.

Sugere também maior autonomia para as autoridades portuárias e maior descentralização das decisões. Considera que o EVTEA impede investimentos dentro dos portos organizados e defende alteração legal para permitir a extensão do prazo dos contratos para até setenta anos, para os que ainda não estão nesse prazo.

Sugere, ainda, medidas para ampliação das capacidades dos portos e canais frente aos novos navios e para a busca da adequação às diretrizes internacionais com relação à emissão de poluentes e mudanças climáticas.

▪ Ana Paula Gadotti Franco, Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e Confederação Nacional do Transporte (CNT)

Sugere a ampliação da segurança jurídica para os TUP, para que não exista retrocesso nos contratos de adesão desses terminais, devido aos vultosos investimentos realizados. Sugere que o acesso aos terminais seja regido pelo direito privado, e não pelo direito público, e que haja maior transparência e previsibilidade na alteração de poligonais do porto organizado.

Sugere maior clareza e estabilidade na cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE), e que a legislação permita reforçar segurança da propriedade privada do TUP. Também sugere a desnecessidade de contratação do trabalhador portuário avulso junto ao Órgão e que o Conselho da Autoridade Portuária seja deliberativo, e não meramente consultivo.

Por fim, defende que o sistema portuário tenha seus gargalos enfrentados como um integrante da cadeia de infraestrutura como um todo, englobando o desenvolvimento das hidrovias, ferrovias e rodovias relacionadas.

▪ Alexandre Barra, Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE)

Sugere ações de fiscalização junto à concessionária de rodovia federal Via Brasil BR-163, cujo contrato prevê a entrega de três acessos

portuários no Município de Itaituba: o acesso portuário em Miritituba, o acesso portuário em Santarenzinho e o acesso portuário em Itapacurá.

- Caio Morel, Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC)

Relata o atraso do Brasil na preparação para receber a nova geração de navios de contêineres, com comprimento superior a 366 metros. Defende que as dragagens de aprofundamento sejam feitas com recursos públicos e que as tarifas arrecadadas pela autoridade portuária sejam destinadas à dragagem de manutenção. Sugere fortemente a implantação efetiva de programa nacional de dragagem.

- Claudio Loureiro De Souza, Diretor Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CentroNave)

Ressalta novamente o problema e a necessidade da dragagem e os prejuízos financeiros e ambientais ao País pelo fato de os portos não terem capacidade de receber os navios maiores e mais modernos.

Destaca que o Uruguai hoje está fazendo movimento de transbordo de carga para o Brasil, porque os navios grandes de alguns armadores vão para o porto de Montevideu e fazem transbordo para navios menores para vir para os portos brasileiros.

3.1.3 Comunicações recebidas

Além dos expedientes recebidos por ocasião das reuniões de Audiência Pública, foram encaminhados à Ceportos outras contribuições referentes aos temas da Subcomissão I:

- Carta nº 51/2024, da ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários –, que encaminha proposta de aprimoramento do arcabouço legal e normativos do setor portuário;

- Carta Conjunta nº 11/2024, da Coalizão das entidades: Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC, Associação Brasileira de Terminais de Líquidos – ABTL, Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, Associação Brasileira de Terminais e Recintos

Alfandegados – ABTRA, Associação dos Terminais Portuários Privados – ATP e Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP, que encaminham sugestões para a revisão legal da exploração de portos e instalações portuárias;

- Email do Sr. André Seixas, Diretor-Presidente da Logística Brasil – Associação dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística, que encaminha contribuição para revisão da legislação portuária;

- Email do Sr. Marcony Francisco Pereira Maciel, Advogado do Sindicato dos Amarradores de Navios do Espírito Santo – SINDAMARRADORES, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;

- Email do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;

- Emails da Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP, que encaminham contribuições para revisão da legislação portuária;

- Email do Sindicato dos Operadores Portuários de Pernambuco – SINDOPE, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;

- Email do Centro Nacional de Navegação - CENTRONAVE, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;

- Email da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias – FENCCOVIB, Federação Nacional dos Estivadores – FNE e da Federação Nacional dos Portuários - FNP, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;

- Email da Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;

- Email do Sr. Leonardo Bacelar de Araújo, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;

- Email da Associação de Terminais Portuários Privados - ATP, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Email do Sr. Rafael Wallbach Schwind FCIArb, sócio da Justen, Pereira, Oliveira e Talimini Advogados, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Email do IBRAC - Instituto Brasileiro de Estudos de Concorrência, Consumo e Comércio Internacional, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Emails do Advogado Luiz Fernando Barbosa Santos, que encaminham contribuições para revisão da legislação portuária;
- Email do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - IBP, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Email do Sr. Cláudio J. M. Soares, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Email do Sr. Carlos Eduardo Mariotti, Gerente de Política Industrial da Indústria Brasileira de Árvores - IBÁ, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Email da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Email do Advogado Rafael Wallbach Schwind, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Reivindicações do Sr. Arley Camilo das Neves Maia, Trabalhador Portuário Avulso, acerca da revisão da legislação portuária;
- Email do Sr. Adde Luiz dos Santos Andrade, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária;
- Email da Associação Brasileira de Operadores Logísticos – ABOL, que solicita inclusão de membro na Comissão;

- Email do Sr. Mario Teixeira, que encaminha documentos sobre amarração de navios;
- Email dos Srs. José Adilson Pereira, presidente da FNE; Mário Teixeira, presidente da FENCCOVID e Sérgio Magalhães Giannetto, presidente da FNP, acerca da indicação de membro consultor;
- Carta nº 59/2024, da ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários, que encaminha proposta de aprimoramento do arcabouço legal e normativos do setor portuário em complemento à Carta nº 51/2024;
- Carta nº 60/2024, da ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários, que encaminha proposta de aprimoramento do arcabouço legal e normativos do setor portuário em complemento às Cartas nºs 51/2024 e 59/2024; e
- Email do Sr. César de Oliveira, que encaminha contribuições para revisão da legislação portuária.

a) Sugestões recebidas

a.1) Falta de estrutura das instalações portuárias brasileiras para o recebimento de embarcações movidas a combustíveis sustentáveis, bem como para o fornecimento de energia de baixo carbono no cais de atracação.

CentroNave (2024 - minuto 42:30 da audiência pública de 24 de abril, em Santos):

- A IMO determinou a neutralidade de emissão carbono da navegação mundial até 2050.
- Diversos associados estão investindo fortemente em novas embarcações movidas a combustíveis como metanol, hidrogênio e amônia, visando o atendimento dessas regulamentações e à crescente conscientização global a respeito das mudanças climáticas.

ENCAMINHAMENTO:

Assegurar em Lei que os portos brasileiros estejam aptos a receber tais embarcações, abastecê-las e operá-las (ex.: fornecimento de combustíveis sustentáveis e eletrificação de cais).

Sugestão da ABAC para a Política e incentivo para a racionalização e transição energética:

“A navegação segue regras emanadas da IMO, e mais especificamente previstas na Convenção MARPOL. Importante que os portos e a infraestrutura brasileira para fornecimento de novos combustíveis se adequem ao padrão mundial. A possibilidade de utilização de energia de terra com os navios atracados pode ser uma opção, mas desde que sua geração seja limpa e tenha um custo que não impacte o custo operacional no navio quando no porto.”

Sobre o mesmo tema, o IBP assim se posiciona:

“Políticas de incentivo para racionalização e transição energética são desejáveis uma vez alinhadas com o plano de transição energética do País, de forma a se ter uma transição ordenada em direção à emissão líquida zero.”

a.2) Instabilidade jurídica na segregação de atribuições e competências entre administração portuária e autoridade portuária, a exemplo do que foi enfrentado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) nos autos do Recurso Extraordinário 172.816-7 (SINDAPORT, 2024).

A partir dessas observações, o SINDAPORT (2024) apresenta as seguintes propostas de texto:

“Art. 17. [...]”

I - Nos portos organizados considerados de multipropósito, ou que possuam interfaces com municípios, com suas áreas internas e vias de acesso conjuntamente com áreas urbanas, compete à autoridade portuária dentro de seus limites:

a – Organizar e prover a segurança de suas instalações portuárias, promovendo a urbanidade entre os diversos entes

que compõe as operações e atividades do porto com as comunidades locais;

b – Garantir o relacionamento constante entre as comunidades locais e órgãos públicos regionais;

c – Regular e assegurar, através de suas normas, o convívio entre terminais, operadores portuários e entidades que compõem o porto organizado;

d – Organizar, sinalizar, fiscalizar e fazer cumprir as leis em suas vias internas delimitadas por sua poligonal, em que haja fluxo de veículos e pessoas, mesmo as localizadas em áreas urbanas, sem prejuízo a competência dos demais órgãos competentes.”

ou, alternativamente:

“Art. 17. [...]

I - Nos portos organizados de interesse público, que possuam suas áreas internas e vias de acesso conjuntamente com áreas urbanas, compete à autoridade portuária pública dentro de seus limites:

a – Organizar e prover a segurança de suas instalações portuárias, promovendo a urbanidade entre os diversos entes que compõe as operações e atividades do porto com as comunidades locais;

b – Garantir o relacionamento constante entre as comunidades locais e órgãos públicos regionais;

c – Regular e assegurar, através de suas normas, o convívio entre terminais, operadores portuários e entidades que compõem o porto organizado;

d – Organizar, sinalizar, fiscalizar e fazer cumprir as leis em suas vias internas delimitadas por sua poligonal, em que haja fluxo de veículos e pessoas, mesmo as localizadas em áreas

urbanas, sem prejuízo a competência dos demais órgãos competentes.”

Propõe, ainda:

“Art. 5º-C [...]

[...]

XIII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, pelas Autoridades Portuárias”.

“Art. 2º [...]

[...]

XIV – porto multipropósito: portos organizados que gerenciam e coordenam diversas áreas, entre públicas e arrendadas, com grande capacidade e que movimentam e armazenam diversos perfis de cargas.”

ou, alternativamente:

“Art. 2º [...]

[...]

XIV – porto de interesse público: porto de relevância para a soberania nacional e intransferível à iniciativa privada.”

a.3) Desburocratização e simplificação nos procedimentos de Concessão, Arrendamento, Uso Temporário de Instalação Portuária e Autorizações para Terminais Privados e novos formatos viáveis, tais como: Floating Storage and Regasification Units (FSRUs) / operações ao largo e etc.:

Sugestão da ABAC:

“Confirmar que operações ao largo são consideradas operações de cabotagem no trecho quando a carga vem da plataforma ou de uma outra instalação portuária até o embarque para a exportação e o mesmo

no sentido inverso quando a pernada para o local de transbordo até o terminal é cabotagem.”

A entidade apresenta a seguinte justificativa:

“Não há legislação a ser alterada, pois a Lei 9.432/97 assim prescreve e não deveriam ser permitidas interpretações para burlar o que o legislador previu. A possibilidade de emprego de embarcação de bandeira estrangeira é possível, seja com o Programa de Estímulo à Cabotagem – BR do Mar, seja pela consulta ao mercado como prevê a Lei 9.432/97 conhecido como circularização.”

Sugestão do IBP:

“Destacamos a necessidade de dotar os órgãos competentes com recursos e capacitação técnica compatíveis com o exercício de suas atividades, cujo escopo e nível de especialização exigido têm sido ampliados de forma recorrente.

Em que pese as atividades do Poder Concedente e do Regulador não tenham fins lucrativos, as receitas dos leilões poderiam ser total ou parcialmente destinadas para reinvestimentos na infraestrutura portuária e/ou capacitação de seu corpo técnico.

No caso dos FSRU, deve-se ter o cuidado quanto a ocupação da área molhada para evitar interpretações dúbias no que tange às aspirações da SPU de cobrar o espelho d'água, em caso de equivalência a um arrendamento portuário.”

a.4) Integrações logísticas e instalações de apoio, tais como os Pátios de Triagens e Plataformas Logísticas:

Sugestão da ABAC:

“A integração logística é importante e a multimodalidade é um dos fatores que permite e viabiliza esta integração. Pátios de Triagem indicam a limitação da instalação portuária no tocante aos seus acessos e, portanto, a entrada ou saída das cargas precisam passar por este gargalo logístico. A cobrança de mais este serviço é um repasse indevido e que dificulta o uso da multimodalidade com o uso de uma pernada marítima. Se há o gargalo

logístico dos terminais que antes de bloqueios logísticos se busque o uso de tecnologia como o agendamento para entrada nos terminais e proibição de estacionamento em locais indevidos. Repassar o custo de uma infraestrutura que não agrega valor à carga é reduzir a competitividade do modal da cabotagem.”

Sobre o mesmo tema, o IBP assim se posiciona:

“Deveria fazer parte das exigências de outorga, o não congestionamento portuário do modal rodoviário. A oferta de áreas que demandem tais transportes só poderia ocorrer quando a Autoridade Portuária demonstrasse ferramentas logísticas para tal. Do mesmo modo, para a outorga de um TUP com as mesmas características.”

a.5) Integração e harmonização dos intervenientes do sistema portuário:

Sugestão da ABAC

“O Porto sem Papel, trouxe importantes avanços, mas ainda há necessidade de progredir com as Autoridades Portuárias utilizando o mesmo sistema e que o Sistema Estatístico da ANTAQ seja único.”

Sobre o mesmo tema, o IBP assim se posiciona:

“De uma forma geral, há sempre a necessidade de um efetivo relacionamento das autoridades intervenientes da atividade portuária – ANVISA, VIGIAGRO, PF, RFB, MB – de forma a manter procedimentos alinhados com o desenvolvimento do fluxo de cargas, inclusive no que tange aos horários de atendimento e estruturas disponíveis.”

a.6) Incompatibilidades com a Lei da Liberdade Econômica

ABAC: “Poderá ser um princípio da lei.”

a.7) Excesso de centralização de poderes e atribuições

“Possibilidade de contratação direta, pelas Administrações Portuárias constituídas sob a forma de Estatais, para a execução de obras e serviços relacionados com os respectivos objetos sociais” (ABEPH).

A Associação propõe a seguinte redação:

“Art. 17 [...]

§ 6º Os contratos com terceiros destinados à prestação de serviços às administrações portuárias, inclusive de engenharia e de publicidade, à aquisição e à locação de bens, à alienação de bens e ativos integrantes do respectivo patrimônio ou à execução de obras a serem integradas a esse patrimônio, serão precedidos de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nos arts. 29 e 30, da Lei nº 13.303/2016.

§ 7º São as administrações portuárias, constituídas na forma de empresas públicas e as sociedades de economia mista, dispensadas do procedimento licitatório nas seguintes situações:

I - Comercialização, prestação ou execução, de forma direta, pelas empresas mencionadas no caput, de produtos, serviços ou obras especificamente relacionados com seus respectivos objetos sociais, descritos no § 1º do caput;

II - nos casos em que a escolha do parceiro esteja associada a suas características particulares, vinculada a oportunidades de negócio definidas e específicas, justificada a inviabilidade de procedimento competitivo.”

a.8) Conflitos entre instalações portuárias e as cidades

Proposta apresentada pela ABEPH:

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

[...]

XIV - relação porto-cidade: pauta de harmonização de políticas, planos e ações dos diversos atores municipais, estaduais e federais, buscando maior integração do porto com a área urbana e reduzindo os impactos negativos tanto da operação portuária quanto das atividades em áreas urbanas dos

municípios, voltados a mitigar os impactos social, ambiental e histórico-cultural;”

“Art. 3º [...]

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias, sempre observando a relação portocidade;”

a.9) Conflitos entre instalações portuárias e as cidades

“A ABEPH propõe “Ampliar a possibilidade de aplicação de recursos portuários fora do Convênio de Delegação.”

Para tanto, sugere o seguinte texto:

“Art. 3º [...]

[...]

§ 3º Excepcionalmente, a receita auferida pela tarifa portuária poderá ser investida em projetos situados fora da área do porto organizado e que venham a ser previamente aprovados pelo Poder Delegante.”

a.10) Conflitos entre instalações portuárias e as cidades

A ABEPH recomenda maior agilidade para processos de alteração de PDZ e propõe a seguinte redação:

“Art. 17. [...]

[...]

§ 2º A autoridade portuária elaborará o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, em conformidade com o Plano Mestre, dando ciência ao Poder Concedente.”

a.11) Prejuízo à arrecadação dos portos e redução da atratividade dos arrendamentos portuários quando da implantação de TUP's na área de influência

A ABEPH defende a “possibilidade de a Administração Portuária se manifestar em processos de outorga de autorização, para construção e exploração de Terminais Portuários de Uso Privado na mesma região geográfica dos respectivos Portos Organizados”.

Para tanto, propõe a seguinte redação:

“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, ouvida a Administração do porto da respectiva região geográfica.”

a.12) Centralização do poder de sanção na ANTAQ para o descumprimento dos contratos de exploração de áreas e instalações portuárias, o que prejudica a tempestividade

A ABEPH propõe a seguinte redação:

“Art. 16. [...]

[...]

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq e a Administração do Porto fiscalizá-los em conformidade com esta lei e com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e”

“Art. 17. [...]

[...]

VI - Fiscalizar a operação portuária e o cumprimento dos contratos de arrendamento, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

[...]

§ 6º - As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nos contratos e decorrentes do exercício da fiscalização prevista neste artigo reverterão para a administração do porto.”

Adicionalmente, sugere o seguinte ajuste na Lei nº 10.233, de 2001:

“Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados e pelas autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.”

a.13) Falta de efetividade da norma e critérios de pré-qualificação dos operadores portuários, pela desconsideração de especificidades locais

A ABEPH propõe a supressão do inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815, de 2013, além da seguinte alteração nos arts. 17 e 25 da mesma lei:

“Art. 17. [...]

§ 1º [...]

III - estabelecer as normas, os critérios, os procedimentos e pré-qualificar os operadores portuários;”

“Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto.

[...]

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.”

a.14) Lacuna na definição de responsabilidade do Operador Portuário perante os Usuários

A ABEPH propõe o seguinte acréscimo ao art. 26 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 26. [...]

[...]

VIII – os usuários pelo serviço não adequado.”

a.15) Ausência de clareza da lei sobre a competência para a elaboração da norma de preferência de atracação dos portos organizados

A ABEPH propõe a seguinte redação:

“Art. 18. [...]

I - [...]

[...]

f) estabelecer a ordem e prioridade de atracação no porto.

[...]”

a.16) Dificuldade de realização de investimentos para melhorias e até manutenção dos canais de acesso, em prejuízo às necessidades da navegação

“A ABEPH propõe que as autoridades portuárias possam conceder diretamente o canal de acesso.

Para tanto, propõe a seguinte redação:

“Art. 17. [...]

[...]

§ 7º O poder concedente poderá autorizar a administração do porto, mediante requerimento, a realização do processo de concessão parcial das funções de administração do porto,

disposta no art. 20, III, do Decreto nº 8.033/2013, e da respectiva celebração do contrato de concessão.”

a.17) Falta de autonomia das autoridades portuárias para a realização e gestão dos contratos de arrendamento e demais formas de exploração de áreas dentro dos portos organizados

Para garantir a autonomia das autoridades portuárias para a realização e gestão dos contratos de arrendamento e demais formas de exploração de áreas dentro dos portos organizados, a ABEPH propõe a seguinte redação:

“Art. 6º [...]

[...]

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de concessão.

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

[...]

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 6º A administração portuária 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. 16. [...]

[...]

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei;

III - celebrar os contratos de concessão 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

[...]"

"Art. 17. [...]

§ 1º [...]

[...]

XVI - a elaboração do edital e a realização de procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias localizadas nos portos organizados;

XVII - a celebração e a gestão de contratos de arrendamento de instalações portuárias localizadas nos portos organizados; e

XVIII - a fiscalização da execução de contratos de arrendamento de instalações portuárias.

[...]"

"Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 14.133, de 1º de abril de 2021 e nº 13.303, de 30 de junho de 2016."

A Associação também propõe a seguinte alteração na Lei nº 10.233, de 2001:

"Art. 27. [...]

[...]

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

a.18) Administração portuária local, descentralizada e com autonomia Administrativa e Financeira:

Sugestão do IBP:

“Consideramos necessária uma uniformização dos procedimentos a nível nacional e dos investimentos em capacitação e fortalecimento da gestão de cada porto.

No entanto, concentrar toda e qualquer tipo de decisão, especialmente as mais simples, no Poder Concedente ou do Regulador, nos parece igualmente inadequado.

Por outro lado, conferir total autonomia e descentralização para a administração portuária local pode gerar assimetrias nas decisões e procedimentos entre diferentes portos. Existe ainda a possibilidade de outros atores locais serem envolvidos nessas decisões, aumentando riscos e insegurança regulatória.

Assim, sugerimos permitir ao poder concedente a delegação de autonomia para as autoridades portuárias para algumas decisões, como aquelas tipicamente locais, resguardada a transparência dessas decisões e a observância de diretrizes gerais conforme regulamento.”

a.19) Falta de poder deliberativo do Conselho de Autoridade Portuária.

Sobre o Conselho de Autoridade Portuária, com revisão de estrutura e competências deliberativa e/ou consultiva, o IBP assim se posiciona:

“Acreditamos que um CAP deliberativo é desejável. Todavia, situações de conflito devem ser rapidamente julgadas e sanadas pelo órgão regulador, não permitido o desarranjo na gestão portuária.”

A ABEPH diverge e, em defesa da manutenção do CAP como órgão consultivo, assim se posiciona:

“Muito se fala acerca da revisão da estrutura e funções do Conselho de Autoridade Portuária, para prever que suas atribuições sejam deliberativas, e não consultivas, como no modelo anterior, da Lei nº 8.630/93.

Mas, retornar ao CAP uma função deliberativa, concorreria com toda a estrutura de deliberação intrínseca às estatais, como Assembleia Geral, Conselho de Administração, Conselho Fiscal, e em alguns casos, como no Estado do Paraná, ainda somar-se-ia às atribuições do Conselho de Controle das Empresas Estaduais (CCEE).

Criar mais uma alçada deliberativa, além de todas já existentes, como as decorrentes da Lei nº 13.303/2016, da Lei nº 6404/1976, significa gerar etapa adicional, impondo (mais) burocracia aos procedimentos tramitados dentro do porto, os quais já carecem de eficiência e são morosos, muitas vezes não conseguindo fazer frente ao dinamismo do setor.

Só a convergência de competências para uma Autoridade Aglutinadora da Atividade Portuária, institucionalmente concebida com uma estrutura de processo decisório veloz, é capaz de minimizar as agruras de que se queixam importadores, exportadores, prestadores de serviços, industriais terceiros e todo o tipo de usuários, que dependem do porto.

O fato é que, na tentativa de conciliar tantos agentes e competências, se gera uma complexidade de agentes que concorrem em prejuízo da agilidade e dos resultados esperados.

Aliás, essa é a principal vantagem de que goza o terminal portuário privado em relação ao porto organizado. A sua capacidade autônoma para coordenar o exercício das autoridades sobre a atividade portuária, facilitando o múnus de cada qual. Nesse tipo de instalação não há CAP e a Autoridade Portuária é exercida unicamente pela propriedade da instalação.

O CAP e a Autoridade Portuária são institutos indispensáveis ao atual modelo portuário, mas precisam ser aprimorados harmoniosamente.

Assim, a presença de representantes dos interesses primariamente afetados, como associações e sindicatos devem manter suas funções de assessoria.”

a.20) Transparência deficiente na precificação da exploração de áreas portuárias

De acordo com o IBP, no que se refere à precificação da exploração de áreas portuárias, é “importante promover maior transparência nos parâmetros da base de cálculo e dos procedimentos adotados, a fim de conferir maior previsibilidade aos agentes. Sugerimos o desenvolvimento de critérios objetivos e transparentes para a priorização de investimentos estratégicos para o País, como aqueles com impacto relevante ao abastecimento nacional de derivados e biocombustíveis.”

a.21) Ausência de uma instância de governança capaz de solucionar conflitos entre diferentes entes públicos

De acordo com o IBP, “por mais precisa que seja a divisão de competências entre os órgãos relacionados às atividades portuárias, dificilmente o arcabouço legal conseguirá ser exaustivo ou mitigar qualquer possibilidade de conflito.

Assim, sem prejuízo de se buscar eventuais aprimoramentos na delimitação das competências, o problema central a ser endereçado é a ausência de uma instância de governança capaz de conduzir e solucionar estes conflitos, motivo pelo qual endossamos a ideia de criação de um Comitê de Integração.

É fundamental que haja integração e coordenação entre os diferentes órgãos envolvidos nas concessões e autorizações para que se evitem conflitos e para que os processos sejam desenhados já com a contribuição de cada uma das entidades e sem incertezas para os investidores.

Desta forma será possível que a implementação de novas infraestruturas seja realizada de forma consistente e célere.

Novamente, a prática demonstra que os riscos de articulação têm sido unicamente impostos aos agentes privados, que ficam sujeitos a procedimentos e prioridades de cada órgão interveniente.”

a.22) Necessidade de criação de Conselho ou Comitê de integração, entre outras tratativas:

O IBP assim opina:

“Entendemos que a criação de um Comitê de Integração, com representantes dos órgãos e do mercado, poderia promover maior alinhamento institucional entre a formulação e a implementação de políticas públicas para o desenvolvimento do setor portuário. Este colegiado também poderia ter papel sugestivo / consultivo na resolução de eventuais conflitos entre órgãos com competências concorrentes.

Importante destacar a necessidade de respeito à autonomia decisória das Agências Reguladoras e demais órgãos, e que as atividades deste Comitê não se confundem com interferências ou intervenções de uns sobre outros, sendo restritas a propor recomendações e dar visibilidade aos problemas enfrentados, incluindo eventuais conflitos entre esferas de Governo Federal, Estadual e Municipal.

Em que pese algumas tentativas de integração de políticas no âmbito dos portos e do Governo tenham sido experimentadas, os resultados não foram satisfatórios, aparentemente, em face da falta de coordenação / governança dos órgãos envolvidos.

A título exemplificativo, vale mencionar a regulação pela ANP do acesso de terceiros a terminais aquaviários (Resolução ANP nº 881/2022). Apesar de controvérsias jurídicas, econômicas e manifestações da Secretaria de Portos e ANTAQ, a ANP regulou a matéria sem ponderar eventuais impactos na atração de investimentos para os programas de leilões / desenvolvimento da infraestrutura. Casos como este poderiam ser objeto de

avaliação e recomendação por parte deste Comitê de Integração, dando a devida segurança jurídica ao processo.”

a.23) "A lei atual não define princípios específicos para o direito portuário" (SOPESP).

Inclusão de princípios norteadores do direito portuário.

Para o SOPESP, “é importante que sejam definidos para fins de interpretação e aplicação adequada do direito, dada a peculiaridade do setor portuário. Alguns princípios imprescindíveis seriam: da proteção de mercado, da livre concorrência, da livre iniciativa, da valorização do trabalho humano e da intervenção mínima do Estado.”

a.24) Falta de conceitos relevantes na lei

O SOPESP, recomenda “ampliar o rol de conceitos previstos no artigo 3º da Lei 12.815/2013”. Para o Sindicato “para fins de segurança jurídica, o ideal é que todos os entes e atividades sejam claramente abordados e conceituados na legislação. Ainda faltam ser inseridos termos como poder concedente, operação portuária, requisitante e OGMO.”

O SOPESP sugere uma “Seção definindo os pontos passíveis de delegação de competências para autoridade portuária.”

Para o Sindicato, “a delegação de competências para autoridade portuária deve ser mais estruturada e seguir critérios definidos na lei 12.815/2013, caso contrário, a efetividade pretendida pode não ser alcançada. A autoridade portuária deve preencher requisitos específicos para atender a demanda delegada. De igual forma não pode haver a realização da mesma atividade pela delegante, sendo que as exceções devem ser tratadas na lei.”

O SOPESP sugere, na “Qualificação do operador portuário: estabelecer as diretrizes gerais para qualificação e certificação.”

O Sindicato assim justifica a proposta:

"Atualmente há legislação específica para certificação de operador portuário, a Portaria SEP Nº 111 DE 07/08/2013, a qual estabelece todo procedimento de pré-qualificação o qual é nitidamente burocrático, além

de vincular questões fiscalizatórias para cancelamento da certificação pela autoridade portuária. Entretanto, a lei dos portos precisa definir diante de um conceito claro de operação portuária e operador portuário, e o que deve qualificar e certificar um operador portuário no âmbito nacional, sem riscos de cancelamento de certificação, senão por definições graves em rol taxativo estabelecido na 12.815/2013. De igual forma, a certificação deve ser simplificada, de modo a desburocratizar o processo com aproveitamento de dados que já estejam disponíveis e atualizados pelo poder concedente.”

O SOPESP sugere “inserir capítulo sobre CAP com a delimitação de atuação, poderes consultivos e deliberativos para questões locais específicas.”

O Sindicato assim justifica sua proposta:

“Importante registrar na legislação quais seriam os poderes deliberativos do CAP, entretanto, os mesmos devem se limitar às questões de âmbito regional, no sentido de que situações aplicáveis a todos não sejam tratadas de forma diferenciada em cada CAP. Exemplo relevante é a certificação de operador portuário, cujos critérios devem ser tratados em âmbito nacional para evitar conflitos concorrenciais nos portos brasileiros. Outro ponto pode ser colaborar com a harmonização da relação porto cidade, seguindo critérios estabelecidos pelo poder concedente. Além disso, deve-se estabelecer:

- Obrigatoriedade de sabatina pelos membros do CAP dos nomes indicados para ocupar as posições de Presidente (a), Diretor (a) e superintendente (a) da AutoridadePortuária, antes da avaliação do comitê de elegibilidade.

- Obrigatoriedade de avaliação pelo CAP de alterações do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Poligonal do Porto Organizado, com amplo acesso aos dados: Análise de risco das alterações propostas no PDZ e Poligonal pela autoridade portuária, Divulgação dos fatos geradores e dos objetivos das mudanças propostas, informação de resultados esperados.

- Ter participação ativa junto ao plano de investimento e cronograma de execução das obras que baseia a formação das tarifas portuárias.

- Acesso amplo ao cronograma de execução dos investimentos (curto, médio e longo prazo) que balizam os valores tarifários pela Autoridade Portuária.

- Acesso amplo à formação do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP)

- Critérios técnicos para ser membro do CAP nos mesmos moldes exigidos para conselheiros de empresas públicas, com vistas a garantir qualificação mínima de seus membros.”

O SOPESP sugere “Dispensa de Licitação para situações específicas, de forma semelhante ao estabelecido na Lei 13.303/2016.”

Para tanto, apresenta a seguinte justificativa:

“Atualmente é consenso no setor portuário as dificuldades com realização de obras em razão da burocracia envolvendo os processos licitatórios. O desenvolvimento dos portos brasileiros depende muito das obras de acesso e melhoria de infraestrutura, os longos processos licitatórios impedem a celeridade necessária ao processo. Seria importante estabelecer regras específicas e emergenciais para aquisições de bens e serviços que tratam de manutenção e melhoria de infraestrutura.”

Na relação porto-cidade, o SOPESP recomenda “desenvolver o conceito e definição de benefícios. A legislação precisa abordar a relação entre a modernização dos portos e os princípios do desenvolvimento e sustentabilidade das cidades/regiões portuárias. Os critérios devem ser harmonizadores de forma que permita a integração urbana e os impactos da operação portuária.”

b) Sugestões gerais

b.1) SANTOS (2024) apresenta a seguinte proposta:

“Incluir INDICADOR DE ACIDENTE DO TRABALHO nos portos como métrica para aferição de serviço adequado pelas administrações dos portos organizados, dos arrendatários de áreas e instalações portuárias, dos operadores portuários e dos autorizatários de instalações portuárias, definindo mais detalhadamente os acidentes do trabalho nas condições de segurança exposto na Lei nº 8.987/1995 e, inserindo-o também na LEI DOS PORTOS, que está em processo de revisão, o indicador ESG para o setor, devendo o atual indicador IDA da Antaq ser ampliado para abranger os demais eixos do conceito ESG.”

b.2) Adilson Luiz Gonçalves enviou as seguintes contribuições:

- Inciso II do art. 2º da Lei nº 12.815, de 2013:

“Entende-se, salvo engano, que a área do porto organizado é definida em poligonal, que atualmente vem sendo objeto de portaria do Mpor. Assim sendo, por esta definição áreas retroportuárias, entendidas como as que não têm acesso direto às instalações portuárias, não poderiam ser incluídas na área do porto organizado. No que se refere ao Porto de Santos, o terminal de contêineres existente no Bairro do Jabaquara, além de algumas áreas que estão em estudo para inclusão em sua poligonal não poderiam ser consideradas como parte do porto organizado. É fato que essas áreas retroportuárias podem ser de interesse das autoridades portuárias, mas é preciso outra definição, até para avaliar como ocorrerá sua jurisdição.”

- Inciso III do art. 2º da Lei nº 12.815, de 2013:

“Salvo engano, entende-se por instalação portuária, mesmo fora da área do porto organizado, a que tem acesso direto à linha d’água. Não se aplicaria, portanto, a área retroportuárias.”

- Inciso VI do art. 2º da Lei nº 12.815, de 2013:

“Se esse tipo de instalação portuária é explorada mediante autorização, ela é similar a um terminal de uso privado. Se esse for o entendimento, a definição seria “instalação portuária de pequeno porte”, pois, embora a autorização seja prerrogativa do Poder Concedente, que é público, não necessariamente será operada por ente público.”

§ 2º do art. 5º da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 5º [...]

[...]

§ 2º Findo o prazo da concessão ou do arrendamento, os bens a eles vinculados reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.”

Art. 5º-A da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 5º-A Os contratos celebrados entre a concessionária ou arrendatária e terceiros, inclusive os que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias, serão regidos pelas normas de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da Antaq.”

- Inciso II do art. 5º-B da Lei nº 12.815, de 2013:

“Considerando o disposto na Constituição e no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001), o PDZ e a poligonal do porto organizado devem estar conformes com o Plano Diretor e com a legislação de uso e ocupação do solo do(s) Município(s) onde a instalação portuária estiver localizada, de forma a evitar conflitos na relação porto-cidade.”

- § 5º do art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 6º [...]

[...]

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à autoridade portuária local, sendo o porto público delegado ou não.”

- Inciso III do art. 11 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 11. [...]

[...]

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado 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, certidão de conformidade com a legislação municipal de uso e ocupação do solo, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.”

- Art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013:

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

I - anuência da autoridade aduaneira;

II - emissão de atestado de conformidade do empreendimento ou atividade pretendidos com o plano diretor e legislação de uso e ocupação do solo pelo poder público municipal; e

[...]”

Para fundamentar a proposta, apresentou a seguinte nota:

“Essa ênfase é necessária, pois a desconformidade do empreendimento ou atividade com o plano diretor e legislação de uso e ocupação do solo do município implica na não emissão de alvará de funcionamento. Considerando casos já ocorridos, é importante incluir, tanto na elaboração dos Planos Mestres, como dos PDZ, que o planejamento urbano portuário seja feito de forma conjunta entre a União e as prefeituras de cidades portuárias, para evitar conflitos e judicializações deletéreas.”

- *Caput* do art. 15 da Lei nº 12.815, de 2013:

“A definição desse artigo ficou prejudicada, pois atualmente a definição da área de portos organizados, entendida como poligonal, tem sido

formulada a partir de portarias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA. É preciso reformular seu texto.”

- Parágrafo único do art. 15 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 15. [...]”

Parágrafo único. 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, bem como a conformidade das ocupações previstas para a área delimitada com o plano diretor e legislação de uso e ocupação do solo do município.”

Para fundamentar a proposta, apresentou a seguinte nota:

“Este adendo é necessário, em tese, por considerar que a delimitação unilateral da área de porto organizado pela União, com base no estabelecido na Lei 12.815/2013, pode implicar em inconstitucionalidade, caso as ocupações previstas sejam desconformes com o plano diretor e legislação de uso e ocupação do solo do município. Salvo engano, a delimitação de uma poligonal vem sendo considerada como justificativa para que a União, por esta passar a ser considerada área sob sua jurisdição, ocupe sua área com se fora um território federal, nela dispondo o que bem entender. Ocorre que atualmente não há territórios federais no Brasil. Os anteriormente existentes foram transformados em estados ou a eles vinculados (caso de Fernando de Noronha a Pernambuco). Além disso, um território federal, pela mesma Carta Magna, somente poderá ser criado mediante plebiscito e aprovação no Congresso Nacional. É importante destacar que os dados relativos a cidades portuárias disponíveis no sítio do IBGE não distinguem áreas portuárias, públicas ou privadas, no território do município. Em sendo integrantes do território municipal, as áreas de porto organizado devem ser compatíveis com o plano diretor e com a legislação de uso e ocupação do solo do município. Tal condição pode ser obtida por meio de planejamento urbano-portuário conjunto, que compatibilize interesses. De outra forma, a maneira como a definição das áreas de porto organizado como vem ocorrendo caracterizam um ato arbitrário.

Sobre essa tese, a Revista de Direito e Negócios Internacionais da *Maritime Law Academy*, Vol. 3, nº 1, de Jan./Jul. 2023, publicou artigo de minha autoria, denominado: “Áreas de Porto Organizado: Conflito Jurisdicional”, nas páginas 48 a 79 (Disponível em: <https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/91/161>. Acesso em: 29 Fev. 2024."

- § 1º do art. 16 da Lei nº 12.815, de 2013:

“O disposto nesse parágrafo remete à ponderação feita no parágrafo único do Art. 15. Esses convênios deveriam existir com todas as cidades portuárias, de forma que toda e qualquer definição de área de porto organizado seja conciliada previamente, evitando conflitos na relação porto-cidade.”

Acréscimo do seguinte parágrafo ao art. 16 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 16. [...]

[...]

§ 3º O disposto no Inciso III poderá ser feito diretamente pela autoridade portuária, mediante celebração de Convênio de Delegação de Competências a ser firmado com o Ministério de Portos e Aeroportos.”

Alterações no art. 17 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 17. [...]

[...]

VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e conformidade com a legislação ambiental vigente;

VII - promover a remoção de embarcações, cascos de embarcações e de quaisquer interferências físicas 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 pertinentes;

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 pertinentes;

[...]

§ 2º A autoridade portuária elaborará, em conjunto com o poder público municipal, e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

[...]

Adicionalmente, apresentou as seguintes notas de revisão:

- Ao inciso XIV do art. 17:

“A definição desse inciso ficou prejudicada, pois atualmente essa atribuição é do Ministério de Portos e Aeroportos - MPor, mais especificamente da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA. É preciso reformular seu texto.”

- Ao § 2º do art. 17:

“A definição desse parágrafo ficou prejudicada, pois atualmente essa submissão deve ser feita ao Ministério de Portos e Aeroportos - MPor, mais especificamente à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA. É preciso reformular seu texto. Reiterando o já mencionado anteriormente, é estrategicamente recomendado e de bom senso que o Plano Mestre e o PDZ sejam elaborados com a participação direta do município, de maneira a que não haja conflito entre a legislação municipal e a ocupação de áreas do porto organizado. Embora o Conselho de Autoridade Portuária – CAP tenha função consultiva, tal condição não isenta a necessidade de tratativa direta com o município, uma vez que cabe ao Poder Executivo local o efetivo protagonismo no âmbito da relação porto-cidade, além

da prerrogativa constitucional de definição o que pode ocorrer em seu território.”

- Alterações no art. 18 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 18 [...]

I - [...]

[...]

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

[..]”

- Alterações no art. 19 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, em conformidade com o plano diretor e a legislação de uso e ocupação do solo do município.”

- Alterações no art. 20 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 20 Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão de apoio à 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, em suas três instâncias.

[...]

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

I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público, sendo 50% da União (no mínimo duas pessoas), 25% do estado (no mínimo uma pessoa) e 25% do município (no mínimo uma pessoa);

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial (no mínimo uma pessoa); e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora (no mínimo uma pessoa).

Parágrafo único. Quando as instalações portuárias abrangerem mais de um município, a representatividade do poder público municipal será feita em regime de rodízio.”

Adicionalmente, apresentou as seguintes notas de revisão:

“A Lei 12.815/2013, precedida da MP 595/2012, retirou o caráter deliberativo dos conselhos de autoridade portuária, tornando meramente consultivo. Desde então, essa condição vem sendo questionada, pois prejudicou a representatividade dos entes locais. Consta que está em pauta a revisão do papel do conselho, que inclui sua maior participação em algumas decisões estratégicas do porto. Além disso, dos moldes da Lei 8.630/1993, é importante que os governos estaduais também participem dos conselhos de autoridade portuária, pois muitos dos acessos terrestres às áreas portuárias são de sua responsabilidade, implicando diretamente em questões logísticas cujo equacionamento é indispensável para assegurar a eficiência e competitividade dos portos. Consta já haver um processo no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos visando maior participação do CAP em definições relativas ao planejamento portuário e outras prerrogativas, desde que não alterem o disposto na legislação vigente. No entanto, como a proposta atual é de revisar a Lei 12.815/2013, o ideal é que as atribuições do CAP sejam revistas, de maneira que suas atribuições sejam consultivas/deliberativas, ou que tenha maior participação no planejamento portuário, sobretudo na elaboração do Plano Mestre e do PDZ.”

- Art. 22 e o § 3º do art. 25 da Lei nº 12.815, de 2013:

“A definição desse artigo ficou prejudicada, pois atualmente essa atribuição cabe ao Ministério de Portos e Aeroportos - MPor, mais especificamente à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA. É preciso reformular seu texto.”

- Art. 24 da Lei nº 12.815, de 2013:

“É importante lembrar que o Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020, que regulamentou a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, definiu os serviços públicos e as atividades essenciais, neles incluindo as atividades portuárias. Embora essa definição tenha ocorrido em função do enfrentamento da pandemia do COVID 19, ela permanece, salvo engano, vigente. Desta forma, talvez seja necessário considerar como o autoridade aduaneira deve agir no caso de movimentos paradistas por parte de seus agentes.”

- Alteração no art. 46 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 46 [...]

[...]

III - utilização de terrenos, áreas, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à legislação pertinente, em todos os níveis de governo, ou aos regulamentos; ou

IV – falta de apresentação, com regularidade anual, de Alvará de Funcionamento emitido pelo poder público municipal e de Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB), e bienal, de renovação de licenciamento ambiental, emitido por órgão competente.”

Adicionalmente, apresentou a seguinte nota de revisão:

“Não obstante o operador portuário e o órgão gestor terem obrigações contratuais ou estabelecidas nesta lei, também constitui infração passível de punição o não cumprimento de obrigações perante órgãos inerentes ao desenvolvimento das atividades.”

- Arts. 53, 64 e 65 da Lei nº 12.815, de 2013:

“A definição desse parágrafo ficou prejudicada, pois atualmente essa atribuição cabe ao Ministério de Portos e Aeroportos - MPor, mais especificamente à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA. É preciso reformular seu texto.”

- Acréscimo do seguinte parágrafo ao art. 54 da Lei nº 12.815, de 2013:

“Art. 54 [...]

[...]

§ 6º A contratação dos serviços de dragagem poderá ser feita diretamente pela autoridade portuária, mediante celebração de Convênio de Delegação de Competências a ser firmado com o Ministério de Portos e Aeroportos.”

Enviou também a seguinte nota de revisão sobre os arts. 20, 21, 27, 51-A e 56 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“A definição desse parágrafo ficou prejudicada, pois atualmente essa atribuição cabe ao Ministério de Portos e Aeroportos - MPor, mais especificamente à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA. É preciso reformular seu texto.”

c) Outras sugestões recebidas

c.1) Documento intitulado “Pontos críticos para discussão de melhorias ao marco legal e regulatório do setor portuário”

Como proposta de encaminhamento, o documento intitulado “Pontos críticos para discussão de melhorias ao marco legal e regulatório do setor portuário” traz as seguintes diretrizes para aprimorar o modelo de arrendamentos:

- Rigidez dos arrendamentos se deve, em muito, à complexidade de processos de gestão e alteração contratual oriundos de instrumentos infralegais (em parte como resposta a questionamentos de órgãos de controle como TCU);

- O maior ponto de melhoria potencial ao modelo reside em superar o modelo de EVTEA como balizador de toda e qualquer negociação contratual, substituindo o conceito vago de 'vantajosidade' (i.e., maximização do valor gerado ao erário) pelo foco no interesse público e no papel do Porto enquanto elo das cadeias de comércio internacional);

- Algumas diretrizes relevantes para essa modernização dos arrendamentos: Adequar os contratos à definição de arrendamento como cessão onerosa de área e infraestruturas públicas, conforme a Lei nº 12.815, reduzindo o foco no negócio dos terminais.”

c.2) Propostas da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo – ABDPM

A ABDPM encaminhou à Subcomissão I estudo que abordou aspectos regulatórios que considera “determinantes para a melhoria, dinamismo e segurança jurídica nas relações entre os entes regulados da atividade portuária”, englobando a delimitação de atuação, poderes consultivos e deliberativos para questões locais específicas, competências, alterações institucionais (poder concedente, agência reguladora, autoridade portuária, CAP, operadores portuários); arrendatários e TUPs – Isonomia, dinâmica de gestão, descentralização, melhorias nos processos, planejamento, cláusula de equilíbrio contratual; formas de Outorgas (concessão, delegação, autorização, arrendamento); e definições de players: Agente marítimo.

Dessa feita, a ABDPM sugere as seguintes alterações no texto da Lei nº 12.815, de 2013:

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, de forma direta ou indireta, das instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários e demais agentes que nelas atuam.

Art. 2º

III - instalação portuária: área localizada dentro ou fora da área do porto organizado utilizada em movimentação de passageiros

e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal fora da poligonal do porto organizado (ou terminal autorizado): instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - Terminal dentro da poligonal do porto organizado (ou terminal arrendado): instalação portuária explorada mediante arrendamento, localizado dentro da poligonal do porto organizado.

.....

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

.....

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado, podendo ser prorrogado de acordo com a decisão do poder concedente se seguidas as diretrizes previstas na presente lei;

.....

XIII - operador portuário: pessoa jurídica que exerce as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

XIV - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Instrumento de planejamento da Autoridade Portuária que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto organizado, respeitada as diretrizes estabelecidas no Plano Mestre.

XV - Autoridade Portuária / Administração Portuária: pessoa jurídica responsável pela gestão e exploração do porto organizado em decorrência de concessão, delegação ou diretamente pela União.

XVI - Área de influência do porto organizado: áreas ocupadas por terminais privados que, ainda que fora da área do porto organizado, por aproveitarem dos serviços oferecidos pela autoridade portuária ficando obrigados à contraprestação financeira correspondente à referida autoridade.

XVII - CAP: Conselho de Autoridade Portuária é a Autoridade Portuária Regulamentadora local, com poder deliberativo e consultivo, de acordo com as limitações e hipóteses previstas na presente lei;

Art. 3º A exploração das instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes e princípios, com alinhamento aos instrumentos de planejamento voltados para a política portuária:

.....

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e das instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas, por meio do incentivo à inovação e ao desenvolvimento de tecnologias que contribuam para a eficiência, segurança e sustentabilidade, fortalecendo a posição competitiva das instalações portuárias nacionais no cenário global;

.....

VI - liberdade de preços nas operações portuárias, sendo admitida a intervenção do Estado somente em última instância, em caráter subsidiário e excepcional e de forma motivada,

quando evidenciada prática prejudicial à competição e abuso do poder econômico.

VII - Promover o interesse público e a continuidade das atividades portuárias através dos princípios da livre concorrência, da livre iniciativa, da valorização do trabalho humano e da intervenção mínima do Estado.

.....

Art. 5º.....

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 dos portos concedidos;

.....

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado, bem como a forma de acompanhamento da sua execução ao longo do tempo do contrato;

.....

VII - às responsabilidades das partes, inclusive perante a terceiros;

.....

XI - às garantias, se necessárias, para adequada execução do contrato;

.....

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

Art. 5º-A. Os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros, inclusive os que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias, serão regidos pelas normas de direito

privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente.

.....

Art. 5º-C.....

A possibilidade de prorrogação do contrato de arrendamento, por períodos sucessivos, desde que cumpridos os seguintes requisitos, a serem verificados pelo poder concedente:

a - interesse público

b - cumprimento das obrigações pactuadas com o poder concedente

c - manutenção das atividades portuárias

.....

V - às responsabilidades das partes, inclusive quanto a terceiros envolvidos e demais agentes;

Art. 5º-D. A administração do porto organizado poderá pactuar com o interessado na movimentação de cargas o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, dispensada a realização de licitação, em caráter excepcional.

§ 1º O contrato de uso temporário terá o prazo de até 48 (quarenta e oito) meses, podendo ser prorrogado em caráter excepcional para a manutenção das atividades.

.....

§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de uso temporário ocorrerão exclusivamente a expensas do interessado, sem direito a indenização de qualquer natureza, salvo no caso de explícita manifestação da Autoridade Portuária.

§ 4º Após 48 (quarenta e oito) meses de eficácia do uso temporário da área e da instalação portuária, ou, em prazo inferior, por solicitação do contratado, e verificada a viabilidade

do uso da área e da instalação, a administração do porto organizado adotará as medidas necessárias ao encaminhamento de proposta de licitação da área e das instalações existentes.

§ 5º A ANTAQ disporá sobre os termos, os procedimentos e as condições para o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado.

Art. 5º-E. Aos arrendatários assistirá direito de preferência em licitação para exploração portuária da área ocupada, desde que demonstrada a capacidade da instalação portuária e mantida a destinação do bem, em observância aos instrumentos de planejamento portuários.

§ 1º O direito de preferência previsto no caput se aplica imediatamente aos arrendatários de instalações localizadas nos portos organizados.

Art. 6º Na hipótese de realização de licitação para os 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.

.....

§ 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 ou quando comprovada a inviabilidade técnica, operacional ou econômica de realização de licitação de novo arrendamento portuário.

NOVO ARTIGO - Ao arrendatário será garantido o direito de solicitar a expansão ou redução da área arrendada, por meio de requerimento ao poder concedente, que terá prazo de 90

dias para realizar a análise da proposta, que deverá respeitar os princípios da exploração da atividade portuária previstos no art 3º.

.....

Art. 8º

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 35 (trinta e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que mantida a atividade portuária.

§ 3º NOVO PARÁGRAFO: Na mesma ocasião da celebração do Contrato de Adesão que se refere o Parágrafo anterior, caberá, ao Poder Concedente, firmar, com o autoritário, o respectivo Contrato de Cessão de Uso Onerosa relativo à utilização de terrenos e espaços físicos em águas públicas da União para o desempenho da atividade portuária autorizada.

Art. 9º

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá publicar o extrato do requerimento, inclusive na Internet.

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

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

Art. 10. Retirar o texto

.....

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta do Ministério competente para a gestão dos Portos.

§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, incluindo as áreas em terra, públicas ou de sua propriedade, para expansões futuras.

§ 2º Todo e qualquer procedimento de alteração da área dos portos organizados e de revisão da poligonal deverá ser precedido de realização de consulta e audiência públicas.

Art. 16.

I - elaborar e divulgar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, levando-se em conta as especificidades e classificação de cada porto organizado;

.....

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento, de permissão de passagem, de uso temporário e outros instrumentos correlatos envolvidos com o exercício da exploração das áreas, instalações e atividades do respectivo Porto Organizado, inclusive o respectivo processo licitatório, quando aplicável, 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

.....

V - celebrar Contratos de Cessão de Uso Onerosa relativos à utilização de terrenos e espaços físicos em águas públicas da União para a implantação, ampliação, regularização e funcionamento das instalações portuárias autorizadas nos atos de celebração dos respectivos Contratos de Adesão.

Art. 17.

III - pré-qualificar os operadores portuários que não tenham contrato de arrendamento, de acordo com as normas estabelecidas pela ANTAQ;

.....

VII - dar suporte a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto, após a indicação de responsável legal pela remoção em processo da autoridade marítima;

.....

XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, em consonância com os instrumentos de seu planejamento;

.....

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente; e

NOVO ARTIGO: A Autoridade Portuária poderá autorizar a realização de investimentos na infraestrutura e superestrutura comum do Porto Organizado sob o regime de doação.

§1º O doador poderá gozar de contrapartida não financeira direta e imediata, mediante uso da infraestrutura e superestrutura doada com condições preferenciais ou prioritárias, observado o Regulamento de Exploração do Porto Organizado.

§2º O estabelecimento de condições preferenciais ou prioritárias da infraestrutura e superestrutura doada somente ocorrerá mediante Chamamento Público, quando possível a acomodação de projetos, ou mediante Processo Seletivo Simplificado, nas demais situações.

§3º Para todos os fins, a Autoridade Portuária deverá celebrar, com o doador, o respectivo Instrumento de Doação, estabelecendo prazo limite para o exercício da contrapartida não financeira pelo doador, não superior a 02 anos.

NOVO ARTIGO: A administração do porto organizado exercida pela União ou por sua delegatária terá mandato fixo, estabelecido em regulamento do poder concedente.

.....

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

§ 1º - Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

NOVO INCISO - Baixar regulamento interno que 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.

NOVO INCISO - Homologar a proposta do Plano de desenvolvimento e zoneamento do porto e a proposta da poligonal do porto organizado, cabendo-lhe a divulgação dos fatos geradores.

NOVO INCISO - Emitir parecer sobre a proposta orçamentária do porto.

NOVO INCISO - Manifestar-se sobre as indicações de nomes para os cargos da Diretoria Executiva da Administração do respectivo Porto Organizado, se entidade sob controle estatal, sendo aplicável o poder de veto, desde que devidamente fundamentado, o que deve ocorrer antes de submeter os nomes ao comitê de elegibilidade.

NOVO INCISO - Manifestar-se sempre que consultado por parte interessada sobre atuação do poder público dentro do porto organizado.

NOVO INCISO - Acompanhar o cronograma de execução dos investimentos no porto.

NOVO INCISO – Homologação das tarifas do porto antes do encaminhamento para autorização da Antaq.

NOVO PARÁGRAFO – Compete ao CAP deliberar sobre:

I– ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

II– medidas para fomentar a ação industrial e comercial;

II– ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas;

IV– medidas que visem estimular a competitividade;

V – alteração do regulamento de exploração do porto; e

VI– outras medidas e ações de interesse do Porto.

§ 5º Nos Portos Organizados, a presidência do CAP será indicada pela União;

.....

Art. 22. O poder concedente coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nas instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

.....

Art. 24.

XI - manter banco de dados e divulgar previamente informações sobre o trânsito de cargas perigosas em operações de navios e/ou nos terminais com alfandegamento, mantendo-se essas informações integradas a todos os que participam das atividades do porto.

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pela ANTAQ.

.....

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à diretoria colegiada da ANTAQ, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto e a instalação portuária durante a vigência do seu contrato de arrendamento.

.....

Art. 30. A operação portuária em terminais localizados 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. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, a ser apurado em processo administrativo próprio pautado nos princípios constitucionais, que importe em:

.....

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, conforme a gradação da culpabilidade, a ser apurado em processo administrativo próprio, sendo garantida a ampla defesa e contraditório.

.....

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas ou continuadas, nos termos do §2º deste artigo.

.....

Art. 50.

NOVO PARÁGRAFO - As penalidades pecuniárias aplicadas em face dos arrendatários, exploradores de áreas que

possuem contratos de direito privado firmados com os concessionários, autorizatário ou delegatários, poderão, a critério da ANTAQ, ser transformadas em obrigações para a realização de investimentos na infraestrutura interna ou de acesso do Porto Organizado, não previstos nos respectivos contratos e não passíveis de recomposição econômico-financeira contratual.

.....

Art. 53 O Poder Concedente deverá elaborar Programa Nacional de Dragagem para os portos classificados como adequados para os serviços relacionados com a manutenção de profundidades de berços, cais, canal de acesso, bacias de evolução e áreas de fundeio, de forma a manter nesses portos as condições adequadas para as operações dos navios-tipo que os utilizam para o transporte de mercadorias e/ou de passageiros.

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

.....

Art. 56-A. As infraestruturas ferroviárias no interior do porto organizado e no perímetro das demais instalações portuárias não se constituem em ferrovias autônomas e são administradas pela respectiva autoridade portuária ou autorizatário, dispensada a realização de outorga específica para sua exploração.

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630/93 e 12.815/2013, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de arrendamento em vigor deverão ser adaptados ao disposto

nesta Lei, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado de trinta e cinco anos, inclusive os em vigor, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, nos termos da presente lei.

.....

Art. 63. As Administrações Portuárias constituídas sob a forma de estatais observarão os termos da Lei nº 13.303/2016 ou de outra lei que a suceder, para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Parágrafo Único - As Administrações Portuárias constituídas sob a forma de estatais deverão estabelecer, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da publicação desta Lei, Regulamento Interno de Contratação.

Art. 64. As Administrações Portuárias firmarão com o poder concedente compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, em alinhamento com seus instrumentos de planejamento, nos termos do regulamento:

Art. 65. O poder concedente possui competências, nos termos das leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto na Lei nº 14.133/2021.

.....

Art. 68. Retirar texto legal.

Esse é o resumo das atividades realizadas pela Subcomissão I.

3.2 SUBCOMISSÃO II

3.2.1 Introdução

A Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias – CEPORTOS foi instituída por ato do Presidente da Câmara dos Deputados, em 22 de dezembro de 2023, com a finalidade de apresentar anteprojeto de proposição legislativa para revisão e atualização do arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de Portos e Instalações Portuária Brasileiras.

Para melhor sistematizar o trabalho da CEPORTOS, foram criadas três subcomissões. Coube à **Subcomissão II** apreciar os seguintes temas:

- a. Desburocratização e agilização dos procedimentos envolvidos;
- b. Conflitos e sobreposições regulatórias;
- c. Composições de Diretorias Técnicas e com representatividade dos setores regulados e de usuários na Agências Reguladoras;
- d. Obrigatoriedade de Estudos de Impactos para todas as regulamentações e decisões de repercussão geral;
- e. Desburocratização e integração nos sistemas de regularização fundiária e de áreas para as atividades portuárias;
- f. Outros temas correlatos;

Os trabalhos se iniciaram em 12 de março de 2024, quando foi realizada a reunião de instalação da Comissão, tendo sido designado como Presidente o Ministro Douglas Alencar Rodrigues e como relator, o Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira.

3.2.2 Audiências públicas

Na área de abrangência da Subcomissão II, foram realizadas duas audiências públicas, no Rio de Janeiro, no dia 16 de maio de 2024, e em Recife, no dia 23 de maio de 2024, com os seguintes expositores:

a) Audiência Pública nº 05 – Dia 16/5/2024

A Audiência Pública nº 05 foi realizada dia 16.05.2024, a partir das 9h, no Plenário Evandro Lins e Silva da Ordem dos Advogados do Brasil, na Seccional do Rio de Janeiro/RJ, com a apresentação dos seguintes palestrantes:

- Caio Morel, Diretor-Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC;
- Fábio Silveira, Consultor Jurídico da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias - ABEPH;
- José Rebelo III, Vice-Presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior – ABANI;
- Samuel Carvalho, Representante do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis – IBP;
- Ursula Peroni, Representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC;
- Aluísio de Souza Sobreira, Diretor da Associação de Comércio Exterior do Brasil - AEB;
- Antônio Lawand, representante da Maritime Law Academy, por videoconferência;
- Almirante Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa, Diretor da Seção VI - Infraestrutura de Transporte e Logística da Confederação Nacional do Transporte - CNT e Diretor-Presidente da ATP - Associação de Terminais Portuários Privados;
- Maria Teresa Penteado, Gerente Jurídica do Grupo Wilson Sons, representante da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo

- ABEAM e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – Syndarma; e

▪ Augusto Wagner, Diretor Executivo do Instituto Brasil Logística – IBL.

b) Audiência Pública nº 06 – Dia 23/5/2024

A Audiência Pública nº 06 foi realizada dia 23.05.2024, a partir das 9h, no Auditório da Ordem dos Advogados do Brasil, na Seccional de Pernambuco/PE, com a apresentação dos seguintes palestrantes:

▪ Guilherme Cavalcanti, Secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco;

▪ Marcio Guiot, Diretor-Presidente do SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros;

▪ Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias - FENOP;

▪ Roberto Miranda, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários de Pernambuco - SINDOPE;

▪ Marcos Fonseca, Presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de Pernambuco - SINDANPE;

▪ Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP;

▪ Cláudio Loureiro, Diretor Executivo do Centro Nacional de Navegação – CENTRONAVE, por videoconferência;

▪ Mário Povia, Diretor-Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura - IBI;

▪ Caio Morel, Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC; e

▪ Josias Martins Santiago, Presidente do Sindicato dos Estivadores nos Portos do Estado de Pernambuco - SINDESTIVA-PE.

3.2.3 Reuniões da Subcomissão II

A Subcomissão II se reuniu online nos dias 2 e 7 de maio, 24 de junho, 12 e 27 de julho e 02 de agosto e presencial no dia 19 de agosto na sala de reuniões da presidência da Antaq em Brasília.

3.2.4 Comunicações recebidas

a) Sugestões recebidas

a.1) Associação de Terminais Portuários Privados – ATP

A Associação de Terminais Portuários Privados – ATP²⁰ propõe que a "celebração dos contratos de concessão, arrendamento e autorizações deve configurar declaração de utilidade pública para os casos de desapropriação e supressão de vegetação" (ATP, 2024 - tempo 1:15:00 da audiência pública de 24 de abril, em Santos).

a.2) CentroNave e Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Conforme contribuição trazida pela CentroNave (2024)²¹ e pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC (2024)²², a Organização Marítima Internacional (IMO) determinou a neutralidade de emissão de carbono da navegação mundial até 2050²³, o que levou seus associados a buscarem alternativas mais sustentáveis de combustíveis. Nesse

²⁰ CEPORTOS. Audiência pública sobre temas gerais da atividade portuária, realizada no Auditório da Associação Comercial de Santos, em 24 de abril de 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/72479>. Apresentações (power points) disponíveis em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos>

²¹ CENTRONAVE. Apresentação realizada em audiência pública da CEPORTOS, em 24 de abril de 2024. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/grupos-de-trabalho/57a-legislatura/revisao-legal-exploracao-portos-instalacoes-portuarias/apresentacoes-em-eventos/CENTRONAVELucianaMarques.pdf>

²² ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem. Ofício nº 024/2024, de 19 de abril de 2024. Disponível em: <https://drive.camara.leg.br/s/ADBxzWmBFJpeAqW?path=%2FSubcomiss%C3%A3o%20II%20-%20Simp%20regulat%C3%B3ria%2C%20patrimonial%2C%20ambiental%20e%20outras%2FSugest%C3%B5es%20recebidas%2FABAC>

²³ Conforme disponível em: <https://www.guiamaritimo.com.br/noticias/maritimo/navio-amonia-enetanol-biometanol-imo>

contexto, com o intuito de contribuir com o cumprimento das metas de redução de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), tanto as fixadas pela IMO quanto às atinentes às Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDC), destaca-se a importância de oferecimento, pelas instalações portuárias, da possibilidade de fornecimento de combustíveis sustentáveis às embarcações, assim como de conexão em solo (eletrificação do cais) baseadas em energias de baixo carbono.

Propõe ampliar a aplicação da dispensa do Certificado de Livre Prática, ampliando a validade do Certificado de Saúde da Embarcação desde que operando apenas em águas jurisdicionais brasileiras.

Outra proposta é avaliar a necessidade de criação de Conselho ou Comitê de integração.

a.3) Instituto Brasileiro de Infraestrutura – IBI

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura – IBI traz contribuições maduras sobre potenciais aprimoramentos no setor portuário, destacando-se em matéria ambiental, a sugestão da busca pelo licenciamento ambiental de clusters portuários e corredores logísticos, de forma a propiciar uma avaliação holística dos impactos ambientais associados.

a.4) Instituto Brasileiro de Estudos de Concorrência, Consumo e Comércio Internacional – IBRAC

Em relação aos aspectos atinentes à pauta ESG24, o Instituto Brasileiro de Estudos de Concorrência, Consumo e Comércio Internacional – IBRAC (2024)²⁵ trouxe a seguinte contribuição:

“1.b.4) Estabelecimento de requisitos ESG

Desafio: Com a edição da Lei 12.815/2013, foram introduzidas mudanças relevantes ao arranjo institucional do setor portuário e ao regime jurídico aplicável à exploração de instalações

²⁴ ESG – sigla para Environmental, Social and Governance.

²⁵ IBRAC - Instituto Brasileiro de Estudos de Concorrência, Consumo e Comércio Internacional. Carta s/n, de 22 de maio de 2024. Disponível em: <https://drive.camara.leg.br/s/ADBxzWmBFJpeAqW?path=%2FSugest%C3%B5es%20coletivas%20%C3%A0s%203%20Sub%20FIBRAC%20-%20Instituto%20Brasileiro%20de%20Estudos%20de%20Concorr%C3%Aancia%20>

portuárias, tal como a eliminação da distinção entre cargas próprias e de terceiros para exploração de TUPs e a introdução de mecanismos para destravar a realização de investimentos. Tais alterações cumpriram propósito relevante e, de fato, viabilizaram a emissão de novas outorgas para exploração de instalações portuárias, a realização de inúmeros leilões portuários, a execução de novos investimentos e o aperfeiçoamento da regulação setorial.

Considerando os avanços obtidos desde a edição desta lei e as recentes discussões travadas em diversos setores regulados, nota-se que o setor portuário deve se desenvolver de forma a incorporar boas práticas de sustentabilidade, em consonância com os pilares ESG que devem nortear a exploração de infraestruturas.

Vale enfatizar que, atualmente, a adoção de práticas ESG é vista como mandatária, em função de compromissos assumidos por empresas privadas à luz de contratos variados (comerciais, financeiros etc.). Sendo assim, a utilização de instalações portuárias cuja gestão não esteja alinhada com princípios ESG pode trazer reflexos em relações privadas, comprometendo a própria competitividade dos portos brasileiros.

Sugestões: Sendo assim, no contexto de reformulação da legislação deste setor, sugere-se a adoção, por exemplo, das seguintes medidas: (i) alteração do artigo 3º da Lei 12.815/13, de forma a inserir, dentre os objetivos da exploração de terminais portuários, a necessidade de adoção de práticas ESG pelas autoridades portuárias; (ii) inclusão de dispositivo determinando que o Ministério de Portos estabeleça, em regulamento, regras próprias estabelecendo os mecanismos de fomento a serem adotados por autoridades portuárias e/ou arrendatários em reforço à preocupação socioambiental, incluindo, mas não se limitando, a previsão de (ii.1) possibilidade de adoção de critério de julgamento diferenciado em se tratando de licitante que assuma o compromisso de movimentar, nas instalações portuárias, majoritariamente, produtos renováveis ou que assuma o compromisso de tornar suas instalações mais sustentáveis, por exemplo com

investimentos em equipamentos eletrificados ou movidos a combustíveis provenientes de fontes renováveis, disponibilização de fonte de energia para os navios atracados (shore power);; e (ii.2) desconto em tarifas para agentes de mercado (usuários, arrendatários, armadores, dentre outros) que comprovem a utilização de produtos sustentáveis em suas operações, conforme regulamento.

O IBRAC ainda recomenda:

iii) Alterar a Lei nº 12.815/2013 para: (a) no art. 3º, inserir as diretrizes ESG associadas a, por exemplo, engajamento, responsabilidade, inovação e transparência, como norteadoras para as ações de planejamento, fiscalização e regulação tanto do Poder Concedente quanto do particular; (b) no art. 16, inciso I, explicitar que o planejamento setorial deve estar calcado na Política Nacional de Transportes e no Plano Nacional de Logística; (b) (c) no art. 46, estabelecer penalidades associadas a falhas do ente privado em aspectos abarcados no Índice de Desempenho Ambiental (IDA – Resolução ANTAQ nº 2.650/2012); e (d) incluir explicitamente competência para a regulação e fiscalização do cumprimento das diretrizes/metas ESG pelo ente regulador; [...]

O IBRAC traz a seguinte contribuição sobre a necessidade de maior flexibilidade nas obrigações contratuais:

“O modelo contratual de avaliação dos parâmetros do arrendamento é engessado, na medida em que dispõe sobre obrigações que desconsideram o dinamismo do setor portuário, bem como ignoram as potenciais alterações operacionais, comerciais e econômicas que podem ocorrer durante a vigência de um contrato de longo prazo. Dito de outro modo, detalham em demasia métricas que podem se tornar obsoletas com o tempo e à luz do projeto de investimento efetivamente submetido pelo licitante vencedor e aprovado pelo Poder Concedente. Embora seja relevante e necessária a definição de obrigações de fim, é necessária a concepção de mecanismos que possibilitem, ao longo do tempo, a adaptação e

modificação de tais parâmetros em situações justificadas, ou seja, ampliar a adaptabilidade aos contratos.

Uma vez concluído o processo licitatório para a outorga de arrendamentos portuários, é necessário que seja dada autonomia aos arrendatários para que estes realizem os investimentos necessários a fim de se alcançar o objetivo fim dos contratos do setor portuário. Esse caráter flexível deve ser garantido pelas agências reguladoras e pelo Poder Concedente, os quais fiscalizam e monitoram os parâmetros de arrendamento e demais obrigações contratuais.

Considerando o longo prazo de execução destes contratos, seria adequada a inserção de disposições que assegurem revisão das métricas, investimentos e parâmetros originalmente estabelecidos, as quais devem garantir a possibilidade de alteração dos contratos. Tendo em vista as discussões doutrinárias e jurisprudenciais acerca do tema, seria relevante a inserção de dispositivo legal assegurando explicitamente a adaptabilidade das referidas obrigações contratuais, mediante a observância do devido processo legal, a ser objeto de futura regulamentação.

Um ponto importante, ainda, em relação às obrigações contratuais diz respeito às hipóteses e mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, ponto que é objeto de litígios longos e custosos em contratos de longo prazo. Visando a uma maior transparência na relação entre Concessionário e Regulador, bem como à mitigação de riscos associados a eventuais desequilíbrios contratuais, sugere-se que seja incluída como cláusula essencial no contrato de concessão as formas de reequilíbrio econômico-financeiro e a matriz de risco do contrato para os artigos que regem as cláusulas essenciais de arrendamento."

O IBRAC também destaca a necessidade de alternativas para promoção de maior eficiência na ocupação e operação de portos organizados com a seguinte contribuição:

“O setor portuário é essencialmente dinâmico, devendo responder às demandas do comércio exterior de forma eficiente. Considerando o prazo médio de 24 meses para a realização de uma licitação de arrendamento tradicional, o Poder Concedente e a Autoridade Portuária devem ter à disposição outras formas mais céleres e flexíveis de ocupação de instalações e áreas em Portos Organizados, evitando a ociosidade de áreas operacionais disponíveis.”

Assim, cabe “previsão expressa, a nível legal, quanto à possibilidade de uso de formas mais flexíveis e céleres de ocupação de áreas em portos organizados quando a celebração de contratos de arrendamento não se mostrar como a solução mais adequada em um caso concreto. Foi nesse sentido, inclusive, a recomendação exarada pelo TCU no âmbito do Acórdão 2711/2020-TCU-Plenário1, emitido em auditoria operacional sobre limitações dos portos organizados em comparação com os terminais de uso privado (TUPs).

Nos termos da redação atual da Lei nº 12.815/2013, a realização de licitação apenas pode ser dispensada quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração, mediante a realização de chamamento público pela autoridade portuária, nos termos do art. 5º-B, parágrafo único, incluído pela Lei nº 14.047/2020. No entanto, essa hipótese única não parece suficiente para endereçar todos os possíveis casos de áreas operacionais ociosas e não objeto de arrendamentos portuários.

No mesmo sentido, o “Relatório de Avaliação Concorrencial da OCDE: Brasil”, de 2022, emitiu recomendação de revisão dos regulamentos e implementação de processos mais eficientes e céleres para mudanças contratuais relacionadas ao uso e melhoria nos portos públicos, inclusive com a criação de mais instrumentos, como o termo de risco de investimento, que facilitem alterações contratuais e realização de investimentos por conta e risco do parceiro privado, com possibilidade de reequilíbrio posterior.

Tanto o TCU quanto a OCDE também recomendaram maior flexibilidade e autonomia às autoridades portuárias nos processos de arrendamento e em processos simplificados de ocupação de instalações portuárias, sendo uma das recomendações específicas do TCU no Acórdão 2711/2020-TCU-Plenário fomentar nas autoridades portuárias o desenvolvimento de estruturas internas capacitadas para o desenvolvimento e gerenciamento de projetos, incluindo a elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), de modo a conferir maior celeridade e eficiência aos processos licitatórios de arrendamentos portuários.

Observa-se, ademais, que o contrato de transição, destinado a evitar a ociosidade de áreas operacionais no interregno contratual da exploração de área ou instalação portuária até a conclusão dos respectivos procedimentos licitatórios, está previsto apenas na Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 e com vigência limitada ao prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, prazo esse que tem se mostrado insuficiente ao solucionamento da ociosidade dessas áreas com adequada segurança jurídica e operacional, de forma que sugere-se permissivo legal para contratos de transição com prazos de vigência mais longos."

O IBRAC também menciona a necessidade de estabelecimento de requisitos ESG:

"Com a edição da Lei 12.815/2013, foram introduzidas mudanças relevantes ao arranjo institucional do setor portuário e ao regime jurídico aplicável à exploração de instalações portuárias, tal como a eliminação da distinção entre cargas próprias e de terceiros para exploração de TUPs e a introdução de mecanismos para destravar a realização de investimentos. Tais alterações cumpriram propósito relevante e, de fato, viabilizaram a emissão de novas outorgas para exploração de instalações portuárias, a realização de inúmeros leilões portuários, a execução de novos investimentos e o aperfeiçoamento da regulação setorial.

Considerando os avanços obtidos desde a edição desta lei e as recentes discussões travadas em diversos setores regulados, nota-se que o setor portuário deve se desenvolver de forma a incorporar boas práticas de sustentabilidade, em consonância com os pilares ESG que devem nortear a exploração de infraestruturas.

Vale enfatizar que, atualmente, a adoção de práticas ESG é vista como mandatória, em função de compromissos assumidos por empresas privadas à luz de contratos variados (comerciais, financeiros etc.). Sendo assim, a utilização de instalações portuárias cuja gestão não esteja alinhada com princípios ESG pode trazer reflexos em relações privadas, comprometendo a própria competitividade dos portos brasileiros.

Sendo assim, no contexto de reformulação da legislação deste setor, sugere-se a adoção, por exemplo, das seguintes medidas: (i) alteração do artigo 3º da Lei 12.815/13, de forma a inserir, dentre os objetivos da exploração de terminais portuários, a necessidade de adoção de práticas ESG pelas autoridades portuárias; (ii) inclusão de dispositivo determinando que o Ministério de Portos estabeleça, em regulamento, regras próprias estabelecendo os mecanismos de fomento a serem adotados por autoridades portuárias e/ou arrendatários em reforço à preocupação socioambiental, incluindo, mas não se limitando, a previsão de (ii.1) possibilidade de adoção de critério de julgamento diferenciado em se tratando de licitante que assuma o compromisso de movimentar, nas instalações portuárias, majoritariamente, produtos renováveis ou que assuma o compromisso de tornar suas instalações mais sustentáveis, por exemplo com investimentos em equipamentos eletrificados ou movidos a combustíveis provenientes de fontes renováveis, disponibilização de fonte de energia para os navios atracados (shore power);; e (ii.2) desconto em tarifas para agentes de mercado (usuários, arrendatários, armadores, dentre outros) que comprovem a utilização de produtos sustentáveis em suas operações, conforme regulamento.

Visando ao alinhamento de incentivos dos concessionários, poderia haver inflatores e deflatores dos reajustes e das revisões ordinárias, a fim de penalizar ou beneficiar o Concessionário/Arrendatário tanto pela qualidade do serviço prestado como pela aderência às melhores práticas e diretrizes ESG. Por exemplo, atingimento de metas atreladas à redução do consumo de energia elétrica ou ao aumento do aproveitamento de água de reuso (irrigação de áreas verdes, lavagem de pátios, nas descargas de bacias sanitárias, entre outros usos possíveis)

ii) Estabelecimento de outorgas variáveis reduzidas caso os contratados engendram em projetos que (a) visem à disponibilização de infraestrutura para abastecimento de navios com combustíveis alternativos e à disponibilização de fonte de energia para os navios atracados (shore power); (b) invistam em equipamentos eletrificados e visem à autoprodução energética a partir de fontes renováveis de energia; ou (c) estejam relacionados ao uso de água de reuso na operação do terminal;

iii) Alterar a Lei nº 12.815/2013 para: (a) no art. 3º, inserir as diretrizes ESG associadas a, por exemplo, engajamento, responsabilidade, inovação e transparência, como norteadoras para as ações de planejamento, fiscalização e regulação tanto do Poder Concedente quanto do particular; (b) no art. 16, inciso I, explicitar que o planejamento setorial deve estar calcado na Política Nacional de Transportes e no Plano Nacional de Logística; (b) (c) no art. 46, estabelecer penalidades associadas a falhas do ente privado em aspectos abarcados no Índice de Desempenho Ambiental (IDA – Resolução ANTAQ nº 2.650/2012);e (d) incluir explicitamente competência para a regulação e fiscalização do cumprimento das diretrizes/metasp ESG pelo ente regulador; e

iv) Criar Grupo de Trabalho voltado para a simplificação e redução do tempo de certificação ESG (a exemplo do ISO 14001). Tal iniciativa seria importante considerando que a obtenção de certificações desta natureza, muitas vezes, incorre em processos

longos para aderência da organização às questões de sustentabilidade em suas atividades diárias;”

O IBRAC entende que cabe limitar o espaço de intervenção regulatória, inclusive na formação de preços. Daí trouxe a seguinte contribuição:

“O problema do atual modelo regulatório envolvendo a outorga e a formação de preços dos Terminais de Uso Privado (TUPs) consistem na concessão ampla de liberdade ao Poder Público na outorga de TUPs, admitindo o veto de projetos, o controle de preços e a análise de reajustes.

As consequências decorrentes dessa prática são: (i) maior burocratização e centralização do setor portuário; (ii) morosidade na concessão de autorização; com a conseqüente (iii) redução da atratividade do setor portuário; (iv) litigiosidade administrativa e judiciária; (v) falta de segurança jurídica para realização de investimentos no setor; e (vi) sobreposição e pouca cooperação regulatória entre a autoridade concorrencial e a agência reguladora na avaliação dos preços e abusividades afetas ao livre mercado.

A possível causa desse problema consiste na dificuldade de compreensão da diferença entre o modelo de autorizações e o regime de serviços públicos, prejudicando a definição de políticas regulatórias para atividades privadas.

Além disso, a limitação da outorga dos TUPs e a definição de preços têm sido utilizadas como uma solução para a ociosidade de Portos Organizados, sobretudo em razão da auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) que apontou que as assimetrias regulatórias entre os modelos é uma das razões para a queda da movimentação de Portos Organizados (Acórdão 2711/2020 – Plenário). Ou seja, dificulta-se a autorização de TUPs para preservar a movimentação dos portos organizados.

Há, também, dificuldades regulatórias na definição objetiva dos limites do que se compreende como “diretrizes de

planejamento e das políticas do setor portuário” na autorização de TUPs, com ampla discricionariedade para o regulador, o que prejudica a segurança jurídica para os investidores. A autorização deve ser um processo simples, e garantida, exceto na presença de razões técnicas impeditivas.

Em razão disso, sugere-se como propostas de enfrentamento dos problemas que as mudanças nas Leis dos Portos tenham as seguintes diretrizes:

i) definição do regime de exploração de Portos Organizados, buscando assegurar maior flexibilidade para a operação de instalações em portos organizados, ao invés de enrijecer indevidamente a exploração de TUPs;

ii) agilidade na análise de pedidos de TUPs; e

iii) foco na melhoria da atratividade dos portos organizados baseada em uma atuação eficiente."

O IBRAC entende ser relevante a melhoria da governança no setor com a seguinte contribuição:

“Aprimorar a gestão e a governança das autoridades portuárias públicas brasileiras. Diferentemente da Lei 8.630/1993 (Antiga Lei dos Portos), a Lei 12.815/2013 não confere às autoridades portuárias brasileiras a autonomia e o papel estratégico e fomentador de negócios. Essa alteração estrutural, promovida pela Lei 12.813/2013, decorreu de um cenário de dificuldade de diversas autoridades portuárias para a realização de uma gestão, planejamento e estruturação de leilões portuários que possibilitassem a regularização da exploração de instalações portuárias e a execução de novos investimentos.

O modelo de gestão descentralizada tem, evidentemente, suas vantagens e pode, em algum momento, voltar a ser utilizado para a gestão de portos organizados no Brasil, desonerando a administração pública central para execução de outras atividades relevantes e estruturantes para o setor. No entanto, eventual

transferência de atribuições atualmente concentradas no Ministério de Portos para as autoridades portuárias depende de maior amadurecimento destas entidades, a fim de que referida descentralização não produza efeitos negativos e que possa comprometer a continuidade do desenvolvimento do setor. Para isso, seria necessário focar o desenvolvimento e aparelhamento das referidas entidades, de forma a se garantir uma gestão e governança transparente, que garanta tratamento isonômico aos diversos agentes que exploram e utilizam as instalações portuárias e que seja adequada à luz da legislação aplicável e melhores práticas setoriais.”

Assim, conforme o IBRAC, cabe profissionalização da gestão com a seguinte contribuição:

“A gestão de empresas estatais no Brasil possui um forte viés político, o que muitas vezes (em que pese haver exceções) afasta o caráter técnico que deve permear a administração de pessoas jurídicas controladas pelo governo.

A Lei n.º 13.303/2016 (Lei das Estatais) foi um avanço relevante na direção de gestão mais profissional para empresas estatais, ao impor requisitos técnicos mínimos para ocupantes de cadeiras e conselhos de administração e diretoria, além de impedir indicações políticas para tais posições (art. 17). Afora

isso, é fundamental o estabelecimento de metas e indicadores de desempenho para a correta aferição da qualidade do trabalho dos administradores (em linha com o que determina a Lei das Estatais, art. 13, inciso III), além de remuneração com parcela variável em função dos resultados obtidos, conforme melhores práticas de mercado.

É relevante que as alterações a serem estudadas por esta Comissão busquem refletir estas diretrizes na legislação do setor portuário (em especial Lei n.º 12.815 e regulamentos emitidos a partir dela).

No campo da governança, sugere-se que se garanta uma participação mais efetiva da comunidade portuária na definição dos rumos do porto. A Lei nº 12.815 prevê a participação da comunidade empresarial no Conselho de Autoridade Portuária e no Conselho de Administração (art. 20 e 21). Contudo, não há decisões efetivamente colegiadas, sendo, no mais das vezes, instrumentos de ratificação das decisões governamentais.

Há definições contidas na esfera de competência dos CONSADs e CAPs que representam impacto direto aos arrendatários e usuários do porto que não são precedidas do devido debate com a iniciativa privada, tais como: (i) discussões sobre a orientação estratégica dos negócios da autoridade portuária;

(ii) eleição de diretores (atualmente, apenas aprova-se nomes indicados pelo Poder Concedente); (iii) destinação de lucros operacionais.

Sugerimos ajustes na Lei nº 12.815 (com reflexos nos respectivos regulamentos das companhias docas) que assegurem a maior e efetiva participação dos stakeholders setoriais nas decisões. Entre as possíveis mudanças, sugerimos que os CAPs se tornem órgãos deliberativos, e não meramente consultivos (conforme art. 20 da Lei 12.815). Além disso, seria importante que a lei determine que, para elaboração de propostas de documentos relevantes para o planejamento setorial (como, por exemplo, o PDZ), a autoridade portuária execute análises de impacto regulatório."

O IBRAC aponta a necessidade de aprimorar os incentivos aos investimentos:

"As diferentes causas que parecem resultar na carência de investimentos adequados nos portos organizados demandam também soluções de diferentes matizes para o seu enfrentamento. A fim de contribuir com o seu mapeamento pela Comissão, apresenta-se algumas das sugestões aventadas pelo Comitê.

i) Fortalecimento dos incentivos e mecanismos de enforcement para a melhoria da qualidade da infraestrutura portuária;

Uma primeira ação para fomentar a melhoria da qualidade da infraestrutura dos portos públicos poderia englobar a previsão de diretrizes mais claras quanto às metas e padrões de qualidade a serem garantidos nos portos organizados, que incentivem a adoção de alternativas a curto e médio prazo capazes de alcançá-los, a serem acompanhadas e fiscalizadas pela ANTAQ (em linha com a sugestão anteriormente endereçada para aprimoramento da governança da gestão portuária).

Para tanto, as mudanças legislativas poderiam, por exemplo, se inspirar em iniciativas adotadas por outros setores, como as metas legais estabelecidas pelo Novo Marco de Saneamento (Lei n.º 14.026/2020), que impulsionaram mudanças contratuais e a implementação de novos modelos de exploração dos serviços, necessários a assegurar o cumprimento das metas estabelecidas.

A legislação também poderia disciplinar os parâmetros a serem considerados para o acompanhamento das diretrizes e metas setoriais previstas, assegurando maior transparência e accountability dos responsáveis por seu cumprimento.

Esse objetivo poderia ser, por exemplo, viabilizado pelo dever de elaboração, em cada caso, de planos específicos para cada um dos portos organizados, que sejam capazes de demonstrar as estratégias em curso para atendimento das metas, a serem monitorados pela ANTAQ. Neste caso, sempre que identificada a inviabilidade de cumprimento dos resultados esperados, caberia ao Poder Concedente o ônus de demonstrar as ações em curso para o cumprimento das metas....

Para além de sinalizar para as diretrizes a serem perseguidas, também é conveniente que a legislação assegure um cardápio de instrumentos capazes de prover soluções adequadas para

o alcance dos resultados esperados, sinalizando, eventualmente, para aqueles que se mostrem mais promissores.

Dado o cenário de restrições orçamentárias, é relevante que as alternativas possibilitem soluções que não dependam apenas de repasses da União, buscando uma maior participação do capital privado, incluindo dos próprios arrendatários, diretamente interessados na melhoria da qualidade da

infraestrutura dos portos públicos.

São exemplos de instrumentos legais e contratuais que poderiam ser previstos ou incentivados pela legislação, além daqueles já previstos a nível infralegal, buscando destravar o incremento dos investimentos nos portos organizados, citamos:

- a criação de fundos de investimento para a destinação das outorgas obtidas com contratos de arrendamento, destinados a financiar investimentos em áreas comuns e para o qual possam ser direcionadas outras cobranças eventualmente previstas para tal finalidade;

- a previsão de alternativas mais céleres de contratação pelas autoridades portuárias públicas;

-o uso de outras modalidades contratuais que possibilitem o financiamento privado dos investimentos (ex. subconcessão de parte dos serviços; concessões administrativas que contemplem solução de longo prazo para a prestação de determinados serviços);

-a estipulação de requisitos mínimos de governança para as autoridades portuárias que busquem sua profissionalização;

-o Incentivo à ampliação do uso de instrumentos de mercado de capitais para a captação de recursos para a implantação de investimentos (e.g., abertura de capital; arranjos societários com agentes privados, etc)

- a Revisão de instrumentos que possibilitem a experimentação de flexibilidades regulatórias que possam favorecer a maior eficiência das autoridades portuárias, como o sandbox regulatório.

Também se recomenda a avaliação de mecanismos que estimulem a ampliação da participação dos agentes portuários na definição dos investimentos prioritários nas áreas comuns e na adoção de alternativas para sua implementação, notadamente por meio da realização de processos de audiência e consulta pública pelas autoridades portuárias, com prévia divulgação de documentos que detalhem as motivações e propostas em avaliação pelas autoridades portuárias e com prazo razoável para recebimento de contribuições. Tais alternativas podem variar a depender do regime de exploração das áreas comuns e da natureza das autoridades portuárias, mas poderiam englobar:

- reforma do modelo de Conselho de Administração Portuária, possibilitando uma maior ingerência dos arrendatários em suas deliberações, conforme sugestões antecipadas acima;

- maior participação dos agentes portuários na discussão e definição dos investimentos prioritários (ex. assento em Comitê de Investimento das autoridades portuárias e/ou de fundo destinado a financiar investimentos em áreas comuns), no âmbito de processos de consulta e audiência pública, a ser regulamentado pela ANTAQ e observado pelas autoridades portuárias (públicas e privadas), cuja motivação de suas decisões deverá considerar os subsídios obtidos em tais procedimentos;

- a ampliação das oportunidades de implementação de investimentos pelos próprios arrendatários, embarcadores e outros agentes que utilizem as instalações (ex. paralelo com a figura do usuário investidor no setor ferroviário, possibilitando a livre negociação de investimentos entre arrendatários e autoridade portuária; possível conversão de obrigações dos arrendatários em investimentos);

- a garantia de segurança jurídica para a implementação de alternativas que busquem a maior agilidade e desburocratização da forma de contratação/ implementação dos investimentos. Ex. avaliação da pertinência de hipóteses de dispensa de licitação aplicáveis às autoridades portuárias; possível assunção dos investimentos por associação representativa dos arrendatários; e

- a avaliação das possíveis vantagens/desvantagens de uma mudança mais profunda na forma de gestão das áreas comuns dos portos organizados, avaliando-se, por exemplo, a conveniência de modelo em que possa ser alocada a associação ou consórcio composta pelos arrendatários e/ou outros agentes econômicos interessados, que passariam a se responsabilizar por áreas comuns, numa espécie de gestão condominial. Neste caso, para além e autorizar a alternativa, a lei poderia prever a observância de pressupostos mínimos a serem observados pela gestão, que assegurem o uso isonômico de áreas comuns e respeito aos contratos de arrendamento em curso."

a.5) Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás – IBP

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás – IBP (2024)²⁶ traz considerações importantes sobre o licenciamento ambiental e sua complexidade. Embora grande parte das sugestões independa de lei e já possa ser aplicada com as regras vigentes, a contribuição é reproduzida a seguir, dada a sua relevância:

O excesso de burocracia torna o processo de investimento mais demorado, mais incerto e com maiores custos. Assim, as exigências burocráticas necessárias devem ser pautadas pelos seguintes princípios:

²⁶ IBP - Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás. Ofício nº IBP-PRES-70/2024. Disponível em: <https://drive.camara.leg.br/s/ADBxzWmBFJpeAqW?dir=undefined&path=%2FSubcomiss%C3%A3o%20I%20-%20Simp%20regulat%C3%B3ria%2C%20patrimonial%2C%20ambiental%20e%20outras%2FSugest%C3%B5es%20recebidas&openfile=24871915>

- *Exigências documentais claras; o Avaliação crítica rigorosa sobre a real necessidade de cada documento;*
- *Simplificação e integração de processos; o Estabelecimento de prazos processuais conhecidos e respeitados;*
- *Celeridade, especialmente para investimentos prioritários;*
- *Clareza no processo de licenciamento ambiental (deve-se considerar, inclusive, a revisão de todo esse processo, em todos os níveis: federal, estadual e municipal).*

A prática demonstra que os riscos de articulação têm sido unicamente impostos aos agentes privados, que ficam sujeitos a procedimentos e prioridades de cada órgão interveniente.

Ainda, a falta de transparência sobre o passivo ambiental existente, que atualmente não é referenciado nos editais, cabendo ao investidor a busca de eventuais informações junto a diversos órgãos, gerando assimetrias e insegurança – destaca-se que em leilões mais antigos, a responsabilidade pelo passivo ambiental era do arrendatário anterior, e atualmente é do novo, ferindo o princípio do poluidor pagador.

Por esse motivo, os editais dos leilões devem ser transparentes quanto a eventual passivo existente, dando visibilidade e permitindo que investidores tomem suas decisões de negócio com simetria de informações. Caso apareça um outro passivo não previsto nos editais, e seja comprovada sua origem anterior ao arrendamento atual, a responsabilidade será do arrendatário anterior. Caso contrário, deve haver um prazo mínimo para se começar a

responsabilizar o arrendatário atual, por exemplo, 360 dias.

Quanto mais transparência, mais agentes podem participar dos processos de concessão e mais competitivos serão os certames. Além disso, mais transparência se traduz em maior previsibilidade, disponibilizando a informação para os agentes e gerando melhor percepção e precificação de riscos. Também é fundamental trabalhar a desburocratização e integração dos processos de autorização. No caso do setor de combustíveis pode-se levar mais de um ano para autorizar um tanque novo no Brasil, enquanto na experiência internacional pode-se levar apenas um mês.

Nesse sentido, sugerimos a criação de um sistema de governança, com a devida transparência das etapas a serem percorridas e do status de cada etapa em cada órgão participante do processo. Neste sistema, o Regulador e o Poder Concedente devem ter participação mais ativa para identificar se a responsabilidade por eventual atraso ou não obtenção de licença é do arrendatário ou de terceiros, e atuar para a regularização.

Por fim, espera-se do Poder Concedente os melhores esforços para manter a atratividade econômico-financeira dos projetos. Sem prejuízo do bom equilíbrio entre o interesse público e privado, é fundamental que os órgãos governamentais sejam diligentes na confecção de editais e de estudos, adotando parâmetros realistas e amplamente reconhecidos pelos agentes de mercado para suas premissas econômicas fundamentais. Assim, projeções de demanda, de receita, tarifas, custos, valores de investimentos, taxas de desconto, cenários futuros de mercado, entre outros, devem ser elaborados para gerar credibilidade entre os agentes privados, que, em última

instância, têm que assumir riscos de longo prazo nesse tipo de investimento. O maior benefício para a sociedade virá, certamente, da geração de empregos, de renda e dos ganhos de eficiência para a economia nacional que os investimentos em infraestrutura suportam.

Em patamar igualmente importante, mas ainda carecendo de atenção e aprimoramento por parte do poder público, está o pós-leilão - deve-se ter especial atenção a processos já licitados, que não devem ser passíveis de sucessivas revisões após concretização dos acordos com os agentes privados. Tendo em vista que a resolução de um gargalo logístico e a extração de todos os benefícios da nova infraestrutura só podem ser obtidos a partir do início da operação do ativo, é fundamental que o poder concedente garanta que, uma vez vencida a etapa de concessão ou autorização, o licenciamento e a construção se deem de forma célere e dentro dos prazos estabelecidos inicialmente. É extremamente prejudicial ao ambiente de negócios do país e especialmente à imagem do programa de concessões governamental que, após um processo de concessão ou autorização, o vencedor enfrente reveses que atrasem a implementação da infraestrutura ou novas exigências não previstas anteriormente.

Novamente, a prática demonstra que os riscos de articulação têm sido unicamente impostos aos agentes privados, que ficam sujeitos a procedimentos e prioridades de cada órgão interveniente.

O IBP sugere incluir a Lei da Liberdade Econômica como princípio da proposta legislativa em desenvolvimento para o setor de portos, em especial as disposições dos seus arts. 4º e 5º. Isso inibiria a utilização de premissas econômicas não realistas ou não reconhecidas pelo mercado, em

editais e estudos, além de incentivar a realização de análises de impacto, mitigando eventuais abusos do poder regulatório.

O IBP destaca que parte da burocracia se localiza na atividade marítima que deveria ser mais integrada com a portuária a exemplo do Porto sem Papel.

Em relação à governança o IBP recomenda:

- Equilibrar centralização (Poder Concedente/ANTAQ) e autonomia (gestão portuária)
- Permitir a delegação de autonomia para algumas decisões ou circunstâncias
- Harmonizar decisões e procedimentos entre diferentes portos
- Promover a integração e a coordenação dos órgãos intervenientes
- Revisitar papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP)
- Criar um Comitê de Integração com papel sugestivo
- Criar mecanismos para resolução de conflitos com respeito às autonomias decisórias".

Em relação às Diretrizes de políticas públicas, o IBP recomenda:

- Aprimorar diretrizes das políticas públicas (ex. atração de investimentos, liberdade econômica, transição energética)
- Garantir exigências burocráticas compatíveis com os requisitos dos editais, com prazos e procedimentos claros, incluindo casos de atraso / inadimplência
- Ampliar transparência na precificação da exploração de áreas portuária;
- Incentivar a utilização de premissas e parâmetros realistas em estudos

- Promover a transparência para monitoramento das decisões locais;

- Incentivar a realização de análises de impactos regulatórios e operacionais.

Em relação à operação, o IBP recomenda:

- Estabelecer mecanismos de priorização de investimentos estratégicos para o país (ex. “fast-track” de implementação, com critérios objetivos e transparentes)

- Definir papéis e responsabilidades pelos passivos ambientais

- Garantir que transições no pós-leilão ocorram sem descontinuidade operacional

- Incluir nas exigências de outorga que a oferta de áreas seja condicionada à comprovação do não congestionamento portuário dos diferentes modais associados

- Manter a dispensa do setor de graneis líquido relativa a operadores portuários

- Dotar órgãos competentes com recursos e capacitação técnica compatíveis com o exercício de suas atividades (ex.: receitas dos leilões reinvestidas em capacitação).

O IBP propõe a introdução de mecanismos de resolução de conflitos entre órgãos com base na seguinte argumentação:

“Entendemos que cada órgão tem suas competências e autonomias. Contudo, considerando a multiplicidade de órgãos intervenientes nas questões portuárias, é de suma importância que existam mecanismos para a resolução de conflitos, o que não deve ser confundido com intervenção nestes órgãos.

A título exemplificativo, recentemente a ANP promoveu a regulação do acesso de terceiros aos terminais aquaviários para a movimentação de cargas relacionadas ao setor de petróleo, derivados e biocombustíveis. A ANTAQ e outros órgãos do Executivo

manifestaram visões distintas da ANP durante os processos de participação social que, aparentemente não foram equacionadas, gerando inseguranças no setor privado em função das divergências de entendimento entre órgãos. Note-se que os conflitos podem ocorrer de forma vertical - entre a regulação e a política pública, ou de forma horizontal - entre reguladores e/ou órgãos intervenientes.

Nesse contexto, é possível que um determinado órgão ou autarquia possa promover ações com impactos diretos em temas cuja competência é de outro órgão ou autarquia, e até mesmo contrários a uma política de Estado. Muitas vezes esses reflexos não são percebidos ou são menosprezados por aquele que conduz as discussões – o que, por vezes, redundará em questionamentos judiciais, mais insegurança e desincentivo a investimentos.

Por estes motivos, considerando as complexidades e a multiplicidade de órgãos envolvidos nas atividades portuárias, sugerimos a efetiva utilização das ferramentas já existentes ou a criação de um Comitê de Integração, com papel sugestivo, capaz de conduzir processos de mediação e conciliação.

A este Comitê, composto por representantes dos órgãos, do mercado e da sociedade civil, caberia a recepção, avaliação e encaminhamento dos conflitos, por meio de pareceres e recomendações aos interessados."

Outro ponto destacado pelo IBP diz respeito à tancagem para movimentação de derivados e biocombustíveis em áreas portuárias com a seguinte argumentação:

“O desenvolvimento da infraestrutura é um desafio nacional. Estudo recente do IBP com a consultoria Leggio indicou a necessidade de R\$ 120 bilhões em investimentos, até 2035, somente para a garantia do abastecimento nacional. Cabe destacar que investimentos adicionais são necessários para o desenvolvimento de uma logística de competição, a saber, aquela que permite aos agentes

de mercado a escolha de diferentes modais e arranjos na consecução de suas estratégias de negócio.

Considerando esta realidade e o cenário fiscal do país, entendemos que a realização desses aportes deve ocorrer majoritariamente por parte iniciativa privada.

Para isso, é necessário criar condições adequadas aos investimentos. A segurança jurídica e regulatória são centrais para a promoção de um ambiente de negócios saudável e competitivo. Contudo, algumas situações vão na contramão destes objetivos e culminam com o desincentivo aos investimentos, entre as quais:

- *Leilões de áreas portuárias: após o certame conduzido pela ANTAQ e pela União, e após o aporte de milhões de reais em investimentos, houve questionamentos por parte do CADE;*

- *Imprevisibilidade dos processos de licenciamento: muitas vezes surgem exigências não previstas inicialmente;*

- *Falta de harmonização das exigências entre os Estados: burocracia desnecessária e atrasos nas autorizações (ex. CBMs);*

- *Livre Acesso de Terceiros: discussões ocorridas recentemente sobre acesso a infraestruturas nos setores de aviação e de terminais aquaviários têm o potencial de desestimular investimentos e incentivar a atuação de free riders, ou seja, agentes sem comprometimento com o desenvolvimento da infraestrutura;*

- *Restrições para o uso de tancagem: ANP restringe casos de cessão de espaço entre agentes de mercado, induzindo ineficiência econômica;*

- *Falta de transparência: não há clareza na precificação da exploração de áreas portuárias, algumas decisões locais não são devidamente fundamentadas e publicizadas, utilização de premissas e parâmetros não realistas em estudos, ausência de análises de impactos regulatórios e operacionais, entre outros.*

Desta forma, entendemos que os grandes desafios relacionados aos investimentos em portos e instalações portuárias não estão, de maneira geral, em limitações de tancagem ou de áreas, mas sim na falta de governança, previsibilidade e coordenação do Estado Brasileiro, que deveria pavimentar o caminho para o desenvolvimento da infraestrutura em vez de impor obstáculos. Dificuldades pontuais de tancagem ou de áreas deveriam ser rapidamente analisados e solucionados, sobretudo se forem investimentos considerados estratégicos para o país.

A atuação das instituições precisa ocorrer de forma mais harmônica, técnica e transparente. Além disso, em nossa visão, os investimentos relacionados à movimentação de combustíveis não são adequadamente identificados/priorizados.

Nesse sentido, a participação da ANP poderia ser estimulada quando os investimentos incluam a movimentação de combustíveis.

Uma vez definida a possibilidade de um arrendamento ou o pedido de um TUP, os órgãos intervenientes, coordenados pela ANTAQ poderiam formar um grupo para análise da outorga, limitando prazos de avaliação e conferindo maior previsibilidade, visando garantir a execução dos investimentos com maior celeridade.”

O IBP defende a delegação de portos para estados e municípios argumentando que “[...] a delegação é totalmente razoável, mas deve-se equilibrar diretrizes gerais estabelecidas pelo Poder Concedente com a flexibilidade local nas questões próprias de cada localidade.

Um exemplo recente foi a discussão no âmbito da ANAC, sobre a delegação de aeródromos a Estados e Municípios. A Resolução 302/2014 pode ser um benchmark para equilibrar diretrizes gerais e autonomia local no caso da delegação de portos a Estados e Municípios.

Nesse sentido, acrescentamos que o estabelecimento de metas e indicadores, bem definidos e negociados, como condicionantes da

continuidade dos instrumentos de delegação, podem contribuir para maior transparência e previsibilidade."

a.6) Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias - ABEPH

A ABEPH defende a criação de legislação específica destinada a disciplinar o procedimento de licitações portuárias no país.

Segundo a ABEPH, o passo a passo a ser seguido nas licitações de área advém da aplicação das seguintes normativas, à exemplo do ocorrido na licitação do terminal utilizado como paradigma: A licitação observará o que dispõem a Lei 12.815, de 2013, e o Decreto 8.033, de 2013, adotará e observará o Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC previsto na Lei 12.462, de 2011, e no Decreto 7.581, de 2011, no que couber e aplicará, subsidiariamente, o disposto na Lei 8.987, de 1995, e na Lei 8.666, de 1993. Ou seja, o rito licitatório para arrendamento de áreas portuárias é uma verdadeira “colcha de retalhos”, o que traz insegurança jurídica às partes. Portanto, a primeira conclusão a ser mostrada tem cunho geral, que é a necessidade de unificação da legislação, a ser regulamentada por decreto.

Deste modo, seriam dois regramentos a serem observados. Na impossibilidade de ser criado um ordenamento com todos os atos procedimentais, entende-se salutar a indicação de uma legislação unificada. Com a aludida alteração, prevendo um rito certo, único e objetivo, a trilha para consecução do arrendamento ficaria muito mais fácil de visualizada e cumprida. Sobre o mesmo tema (legislação aplicável ao procedimento licitatório), deve-se considerar a pertinência de autorizar as Autoridades Portuárias delegatárias a seguirem o rito consoante sua constituição jurídica. Por exemplo, empresas públicas que são regidas pela Lei nº 13.303/2016 e por Regulamento Próprio, poderiam continuar seguindo as normas que lhes regem, para licitação de áreas de arrendamento. Talvez, neste caso, com observância de preceitos mínimos a serem estipulados na legislação federal específica, ou até mesmo, com aprovação de Regulamento pelo Poder Concedente.

Nota-se que a problemática existente quanto à licitação de áreas não repousa exatamente no que está disposto na Lei 12.815/2013, e sim nas lacunas do dispositivo legal, que abrem campo ao emprego de diversas

outras normas de forma direta ou subsidiária, trazendo incertezas quanto ao procedimento. Desta forma, a tramitação se torna cada vez mais densa, detalhada e amarrada, de modo que qualquer rito (ainda que meramente formal), dentre as centenas a serem cumpridos, podem ensejar discussão sobre se as minúcias foram observadas ou não. Um rito unificado, deveria dispor de capítulo específico para tratar de casos em que a competência de elaborar termos de referência, realizar o procedimento licitatório bem como fiscalizar os contratos de exploração de área foi delegada a autoridades portuárias.

Nesses casos, ainda, é salutar que a legislação indique expressamente que a fiscalização de procedimentos licitatórios desta natureza incumbe exclusivamente ao TCU, mesmo quando a autoridade portuária seja ente estadual. E ainda, mesmo que observadas, abrir margem para questionamentos sobre a forma como conduzida.

Recomenda, portanto, a criação de legislação específica destinada a disciplinar o procedimento de licitações portuárias no país.

A ABEPH apresenta propostas para mudanças na lei relacionadas com autonomia das autoridades portuárias, dispensa de licitação e para destinação de recursos da autoridade portuária para fora do porto organizado. Recomenda:

- *garantir a "Autonomia das Autoridades Portuárias na gestão de contratos de exploração de áreas dos portos organizados", por meio da "Alteração do art. 6º, §§ 2º a 6º, do art. 16, incisos II e III, art. 17, incisos XVI, XVII, XVIII e art. 66 da Lei nº 12.815/13." e da "Alteração do art. 27, XV, da Lei nº 10.233/01."*

- *confirmar a "possibilidade de dispensa de licitação para contratação de obras e serviços que estejam atrelados às atribuições da Autoridade Portuária" por meio da "Reprodução do art. 28, §3º, I, da Lei nº 13.303/16 na Lei nº 12.815/13".*

- *"possibilitar que a Autoridade Portuária destine recursos tarifários para investimentos fora da área do porto organizado", o que se dará "através de estudo, solicitação e autorização do investimento pelo Poder*

Delegante, conforme “§ 3º” incluso no art. 3º, da Lei nº 9.277/96”.

a.7) Sindicato dos Operadores do Estado de São Paulo - SOPESP

O SOPESP sugere que haja "prestação de informações e fiscalização de forma unificada às autoridades", com “definição das competências fiscalizatórias” e “centralização pela autoridade portuária das obrigações dos operadores portuários perante autoridades". Isso inibiria a burocratização ao evitar a apresentação de informações e documentos a diversas entidades de forma repetitiva.

O art. 28 da Lei 12.815, de 2013 dispensa a intervenção de operadores portuários em várias operações. A SOPESP argumenta que "apesar de ser dispensável a atuação do operador portuário nas atividades do artigo 28, estas podem ser realizadas por operadores portuários sem descaracterizar atividade portuária”.

O SOPESP (2024) sugere "*permitir a execução de dragagem (e/ou outras obras de melhoria de acessos e infraestrutura portuária) por operadores portuários mediante incentivos e descontos tarifários definidos no contrato de arrendamento ou autorização (condomínio portuário).*"

Nesta atividade haveria as seguintes competências:

I – promover a gestão da execução dos serviços relativos à geometria profundidade e manutenção do canal de acesso, das bacias de evolução, fundeio e dos berços de atracação do porto organizado;

II – realizar a administração dos serviços de sinalização e balizamento do canal de acesso do Porto Organizado de Santos, desde a entrada do estuário até as instalações de acostagem, conforme orientação da administração portuária e autoridade marítima;

III – realizar o monitoramento ambiental da área administrada;

IV – observar nas suas atividades os critérios da Licença de Operação Ambiental obtida pela administração do Porto;

V - arrecadar as tarifas devidas pelas atividades exercidas pelo Condomínio Portuário e administrar a receita obtida;

VI – propor os critérios e valores para a tarifa pela utilização de infraestrutura aquaviária e submetê-los à aprovação da ANTAQ.

a.8) Associação Brasileira dos Terminais de Containeres - ABRATEC

A ABRATEC propõe a prevalência da Regulação exercida pela ANTAQ sobre as demais Autarquias que se basearia no seguinte:

“- Eliminação dos conflitos de competência regulatória entre ANTAQ e CADE, com prevalência da decisão da ANTAQ sobre outras autarquias.

- Controle do TCU, AGU e MP aos atos da ANTAQ deve se ater à conformidade e legalidade – Controle de segunda ordem.

- Adoção do modelo regulatório do setor portuário nos EUA (FMC) e Comunidade Européia (EU), onde estas autarquias tem exclusividade na regulação do setor marítimo e portuário.

- O SINDOPE e ABTP seguem na mesma linha. Segundo o primeiro, “as interferências do CADE e do TCU sobre a regulação da ANTAQ geram instabilidade jurídica”, cabendo à ANTAQ ser “o órgão regulador primário e prevalente para questões técnicas e específicas de regulação portuária, inclusive quanto à liberdade de precificação dos serviços”. Ademais, “decisões relacionadas a aspectos operacionais, de preço e concessões portuárias devem ser prioritariamente competentes à ANTAQ”. Ademais, cabe criar uma coordenação interinstitucional com “mecanismos formais de coordenação e consulta prévia entre a ANTAQ, CADE e TCU para resolver conflitos regulatórios antes da tomada de decisões divergentes”

- A ABTP destaca que “os órgãos de controle externo, TCU e CGU, não podem interferir em atos concretos das Agências ou Poder Concedente, e devem se ater à conformidade e à legalidade, não sendo cabível controle que implique reanálise de motivação ou de mérito”.

- A ABRATEC propõe mais "isonomia entre os modelos de exploração de instalações portuárias – arrendamento e autorização" com:

- *Eliminação das cláusulas de Movimentação Mínima (take or pay) de todos os contratos de arrendamento;*

- *Eliminação das cláusulas de preço-teto em todos os contratos de arrendamento”;*

Isso porque, “estes condicionantes não existem nos contratos de adesão dos TUPs, que concorrem diretamente com os terminais arrendados.”

- A ABRATEC propõe mais *Descentralização com maior autonomia para as Autoridades Portuárias nos moldes da Lei 8.630/93:*

- *“Competência da Autoridade Portuária para realizar licitações e gerir contratos de arrendamento.*

- *Plena liberdade ao arrendatário e autorizado para realizar investimentos não previstos nos contratos.*

- *Eliminação da necessidade de análise do EVTEA na aprovação dos novos investimentos.”*

- A ABRATEC *questiona a competência atual da Receita Federal do Brasil para a outorga de portos secos e recintos aduaneiros, apontando que tal competência deveria caber ao Ministério responsável. Argumenta o seguinte:*

- *A SRF não observa o planejamento setorial exercido através do sistema PNLP => PM => PDZ*

- *A SRF não elabora AIR – Análise de Impacto Regulatório nem promove discussão social através de audiências públicas em seus processos.*

- Os parâmetros de segurança adotados pela SRF para portos molhados é muito superior aos parâmetros dos portos secos, causando assimetria regulatória."

A ABRATEC chama a atenção para a não execução do Programa Nacional de Dragagem previsto no Capítulo VIII, da Lei nº 12.815/2013 que foi substituído por tentativas de repassar esta obrigação para a iniciativa privada através de contratos de concessão. A ABRATEC questiona este caminho argumentando que:

"Entretanto, dada a complexidade desta iniciativa, não temos definido, até o momento, um modelo para esta atividade, o que trouxe à nossa infraestrutura portuária uma verdadeira década perdida.

Em contrapartida, os maiores portos do mundo se adaptam celeremente à nova demanda de navios de maiores dimensões, efetuando obras de aprofundamento de canais e berços e alargamento dos canais de acesso, invariavelmente com recursos públicos, como no caso dos Estados Unidos, Alemanha e Mexico, para citar alguns exemplos.

Também há de se considerar que o modelo de concessão à iniciativa privada das obras de aprofundamento e alargamento de canais de acesso e bacias de evolução na forma ora em gestação em nosso país, repassa custos diretamente aos usuários, diminuindo a competitividade dos nossos produtos no mercado externo, em relação aos portos onde estas obras são realizadas com recursos públicos, portos estes que escoam as cargas das grandes nações industrializadas com quem competimos.

Nossa proposta de revisão do Capítulo VIII, da Lei nº 12.815/2013, compreende um reforço da obrigação legal da União pela disponibilização de infraestrutura de acesso aos nossos portos, com a obrigação de implementar o Plano Nacional de Dragagem, com recursos previstos no Orçamento da União, cuja execução se torna uma obrigação funcional do gestor público.

Salienta-se que esta proposta mantém a cargo do Ministério responsável pela exploração de portos e instalações portuárias apenas as funções de planejamento do programa nacional e a disponibilização das verbas, sendo a contratação do serviço e execução das obras responsabilidade da administração do porto organizado, em sintonia com as propostas já enviadas de descentralização das atividades do setor portuário."

A proposta da ABRATEC neste ponto pode ser melhor entendida no quadro comparativo a seguir:

Redação Atual	Proposta ABRATEC
<p>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.</p> <p>§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:</p> <p>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;</p>	<p>Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária III, a ser implantado <u>pelo Ministério responsável</u> pela exploração de portos e infraestrutura portuária.</p> <p>§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:</p> <p>I – as obras e serviços de engenharia de dragagem para <u>o aprofundamento</u>, 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;</p>

<p>Art. 54[.]</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.</p> <p>§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.</p> <p>§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e</p>	<p>"Art. 54 [...]</p> <p><u>§ 1º O Ministério responsável pela exploração de portos e instalações portuárias deverá preparar o Programa Nacional de Dragagem em até 180 dias contados da data de publicação desta Lei, aplicável ao ano subsequente.</u></p> <p><u>§ 2º O valor das obras previstas no Programa Nacional de Dragagem serão incluídas no Orçamento Anual do Ministério, e executadas de acordo com o cronograma estabelecido, uma vez aprovada a inclusão da verba no Orçamento Anual da União.</u></p> <p><u>§ 3º O Programa Nacional de Dragagem deverá ser atualizado a cada período de dois anos.</u></p> <p><u>§ 4º A contratação do serviço de dragagem deverá ser efetuada diretamente pela administração do porto organizado, com verbas oriundas do Orçamento da União.</u></p> <p><u>§ 5º A contratação do serviço de dragagem se dará preferencialmente na modalidade de dragagem por resultado, sendo obrigatória a prestação de garantia pelo</u></p>
---	---

<p>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.</p>	<p>contratado.</p> <p>§ 6º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, <u>prorrogável por igual período nos casos em que a contratada estiver em dia com o resultado contratual, a exclusivo critério da contratante.</u></p> <p>§ 7º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária III 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.</p> <p><u>§ 8º A administração pública deverá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.</u></p> <p><u>§ 9º Caberá ao CAP de cada porto organizado supervisionar o cumprimento do Programa Nacional de Dragagem." (NR)</u></p>
---	---

Quanto ao modelo de arrendamento, a ABRATEC questiona o seguinte:

“- Rigidez dos arrendamentos se deve, em muito, à complexidade de processos de gestão e alteração contratual oriundos de instrumentos infralegais (em parte como resposta a questionamentos de órgãos de controle como TCU);

- O maior ponto de melhoria potencial ao modelo reside em superar o modelo de EVTEA como balizador de toda e qualquer negociação contratual, substituindo o conceito vago de 'vantajosidade' (i.e., maximização do valor gerado ao erário) pelo foco no interesse público e no papel do Porto enquanto elo das cadeias de comércio internacional);

- Algumas diretrizes relevantes para essa modernização dos arrendamentos: Adequar os contratos à definição de arrendamento como cessão onerosa de área e infraestruturas públicas, conforme a Lei nº 12.815, reduzindo o foco no negócio dos terminais".

a.9) Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP

A Antaq deve ser ouvida quando do estabelecimento de normativos com regulação que impactem na atividade portuária.

A ABTP indicou a necessidade de desburocratização e agilização dos procedimentos envolvidos nos arrendamentos portuários nas seguintes linhas:

“- Novo modelo de valuation/precificação não vinculante. Estudos preliminares apenas como barreira de entrada;

- Otimização dos contratos de arrendamento, no que se refere à cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do Porto Organizado;

- Investimentos por conta e risco realizados mediante mera comunicação;

- Prazo total de 70 anos para todos os contratos de arrendamento vigentes;

- Direito de preferência ao término dos 70 anos, prevalecendo a efetiva qualidade do serviço prestado;

- *Reversibilidade funcional e não a patrimonial;*
- *Eliminação das cláusulas de movimentação mínima e preço teto de todos os contratos*
- *Deixar claro que o setor pratica preço, ditado pela competição do mercado*
- *Participação efetiva do mercado no planejamento do porto organizado – CAP Deliberativo.*
- *Participação social em todas as normas que possam impactar o setor - AIR (Portarias, Resoluções de todos os Órgãos)".*

Já no desburocratização e agilização dos procedimentos envolvidos nos terminais autorizados:

- “-Fim do Anúncio Público;*
- Prorrogação do contrato de adesão garantida apenas pela manutenção da atividade portuária na área da instalação;*
- SPU - Cobrança do espelho d’água - bem público de uso comum do povo -*
- Prazo de 35 anos , prorrogáveis por sucessivas vezes, para os contratos de adesão".*

A ABTP faz propostas para reduzir conflitos e sobreposições regulatórias:

- *“Separação dos princípios aplicáveis ao transporte terrestre e daqueles aplicáveis à infraestrutura portuária – no âmbito do setor portuário o estímulo à concorrência e à liberdade de preços é fundamental e os usuários não são cidadãos e sim empresas hiper-suficientes;*
- *Regulação subsidiária e excepcional sobre o exercício da atividade portuária - o mercado é o grande navegador;*
- *Competência exclusiva da Antaq para normas relativas à exploração da infraestrutura portuária;*

- Celebração dos contratos de concessão, arrendamento e autorização deve configurar declaração de utilidade pública, para casos de: i) desapropriação; e ii) supressão de vegetação; e

- Controle do TCU e CGU aos atos concretos das Agências deve se ater à conformidade e à legalidade e não quanto a mérito regulatório ou controle abstrato de legalidade."

Ademais, a ABTP sugere medidas de integração:

"Previsão de participação do setor privado, por meio de associações nacionais, no Conselho Nacional das Autoridades nos Portos.

- *CAP Deliberativo e Consultivo*

- *Atuação mais efetiva do MPOR junto ao IBAMA"*

a.10) Sindicato dos Operadores Portuários de Pernambuco – SINDOPE

O SINDOPE aponta a necessidade de reestabelecer a isonomia entre terminais arrendados e TUPS, propondo o seguinte:

"- Necessidade de imposição de limites territoriais para instalação de TUPs, evitando a concorrência direta com os terminais públicos ou, ao menos, quando não houver o distanciamento territorial, que haja restrição de movimentação de cargas, pelos TUPs, a cargas próprias, evitando, assim, a disputa de mercado em condições desiguais.

- *Estabelecimento de regras obrigacionais para TUPs compatíveis com as que são exigidas dos terminais arrendados, de modo a introduzir o mesmo conjunto de obrigações para as autorizatárias, alinhando-as aos encargos decorrentes do regime de direito público. Isso incluiria requisitos de investimentos mínimos, manutenção, trabalho portuário e segurança operacional similares aos exigidos nos processos de licitação.*

- *Eliminação das cláusulas de Movimentação Mínima (take or pay) de todos os contratos de arrendamento.*

- Eliminação das cláusulas de preço-teto em todos os contratos de arrendamento."

O SINDOPE também propõe uniformizar a possibilidade de prorrogação dos prazos dos contratos de arrendamento em até 70 anos (Decreto 9.048/17), desde que mediante novos investimentos, independentemente das previsões originais dos contratos.

Quanto aos terminais retroportuários e portos secos, o SINDOPE propõe o seguinte:

- "Harmonização de Regras: estabelecer critérios uniformes para operação e investimentos dos terminais retroportuários, alinhando suas obrigações e responsabilidades às dos terminais portuários, de modo a evitar a competição desleal e garantir que todos os operadores sigam padrões similares.

- Mecanismos de Fiscalização e Transparência: implementar mecanismos de fiscalização específicos para portos secos, assegurando que cumpram com suas obrigações e promovendo transparência em suas operações."

a.11) Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior – ABANI

A ABANI apresenta várias propostas de simplificação de procedimentos:

- "É necessário simplificar os dispositivos para atendimento à documentação necessária para ampliação, redução ou alteração de área de TUPs ou ETCs referentes à (ao): Anúncio Público, Chamada Pública e Processo Seletivo Público para que não recaiam como obrigações a instalações portuárias PRIVADAS em áreas PRIVADAS, sejam elas ETC ou TUP"

- "É necessário simplificar os dispositivos para atendimento à documentação necessária para ampliação, redução ou alteração de área de TUPs ou ETCs referentes à (ao): [...] Outros Órgãos Anuentes envolvidos na Resolução ANTAQ n. 71 sejam

orientados de como devem se posicionar para as solicitações de regularização das instalações portuárias PRIVADAS. A Resolução ANTAQ

n. 71 apenas cita “consulta a autoridade aduaneira e ao poder público municipal”, sem acrescentar qualquer informação sobre como deve ser o parecer/resposta da autoridade consultada”.

-"É necessário simplificar os dispositivos para atendimento à documentação necessária para ampliação, redução ou alteração de área de TUPs ou ETCs referentes à (ao): [...] Alvará de Localização ou Funcionamento, para que seja formalizado como “Nada a Opor” do Poder Público Municipal, que já vem sendo aceito pela ANTAQ para suprimento desse quesito”.

"É necessário simplificar os dispositivos para atendimento à documentação necessária para ampliação, redução ou alteração de área de TUPs ou ETCs referentes à (ao): [...] As instalações portuárias já existentes sejam dispensadas da emissão do TLO, visando preservar a continuidade das operações do terminal, que porventura possa não atender a alguma documentação solicitada naquele momento”.

"É necessário simplificar os dispositivos para atendimento à documentação necessária para ampliação, redução ou alteração de área de TUPs ou ETCs referentes à (ao): [...] Criação de outorga automática e eletrônica para TUPs e ETCs não alfandegadas”.

- "É urgente o levantamento de conflitos de competências entre Agências Reguladoras dentro do setor aquaviário (ANP, ANVISA, ANATEL) no sentido de: Reduzir Estoque Regulatório voltado às empresas de Navegação para suas atividades de transporte aquaviário e movimentação de cargas por terminais privados (ANTAQ, ANVISA, ANP, INMETRO, ANATEL, Secretarias de Meio Ambiente, IBAMA, Autoridade Marítima, Poder Municipal, SPU, etc)”.

-"É urgente o levantamento de conflitos de competências entre Agências Reguladoras dentro do setor aquaviário

(ANP, ANVISA, ANATEL) no sentido de: [...] Definir ANTAQ como única Agência de interface com EBN's, TUP's, ETC's e Terminais Registrados (Sistema Aquaviário e Portuário): Definir ANTAQ como único Órgão Interlocutor e Anuente na Navegação, encerrando responsabilidades do setor junto à ANP, ANVISA e ANATEL, bem como encerrando possibilidades de fiscalizações e multas provenientes destes órgãos".

"Cadastramento de Terminais Privados no Sistema Mercante: TUPs, ETCs e Registros de Terminais e Apoio Às Empresas de Navegação devem ser cadastrados no Sistema Mercante, evitando inconsistências com análises da Receita Federal do Brasil, para fins de validação de Ressarcimentos de AFRMM, dando o dever de anuência ao próprio Terminal Cadastrado;

- Aprimoramento dos sistemas e serviços, a fim de evitar erros sucessivos de cadastros, gerando retrabalhos para empresas e aumento de custo perante a concorrência rodoviária. Ainda ocorrem diversas inconsistências nesse sentido. De forma recorrente, há questionamentos sobre embarcações que já foram excluídas (e informadas para ANTAQ) ou que pertencem a outra modalidade de navegação;

- Aceitação do Cadastro online como definitivo, evitando que a Fiscalização trabalhe com 2 cadastros. É importante que o cadastro online corresponda ao corporativo (intranet), pois a informação acessível para a regulada é a que consta da internet, através do site da agência. A regulada não tem acesso ao sistema corporativo da ANTAQ;

- Abrir um Canal de Comunicação direto com o Cadastro, para fins de esclarecimento da empresa junto à Fiscalização, criando um "balcão eletrônico", para realizar esses cadastros e atualizações de forma mais eficiente e rápida;

- Manter registro de todas as comunicações (ofícios e e-mails) sobre as embarcações da frota, com fácil acesso e disponível

ao usuário e ao fiscal, no momento da fiscalização presencial, evitando equívocos causados por utilização de Cadastro errado (corporativo) ao invés do correto (online). O cadastro apresenta diversas inconsistências, forçando a fiscalizada a buscar e apresentar ofícios enviados à agência há vários anos.

-Em relação ao afretamento de embarcações, faz-se necessário a redução de burocracias de forma a ajustar a contratação de curta duração (“spot”) e situação específica (formação integrada de comboio misto/de mais de um armador), bem como retirar exigência de averbação em Cartório Marítimo de Contratos de Afretamento simples, envolvendo embarcações nacionais entre empresas brasileiras, sem a necessidade de averbação de Provisão de Registro junto ao Tribunal Marítimo.

-Por oportuno, é importante solucionar e acabar com as burocracias junto à Agência Nacional de Vigilância Sanitária -ANVISA para isentar de empresas de Navegação e terminais de privados da obrigatoriedade no cumprimento do dispositivo de Autorização de Funcionamento de Empresa – AFE (RDC 345), por refletirem excesso de burocracia para um setor que apenas opera a logística entre comprador e vendedor, além da ANVISA já controlar os verdadeiros fornecedores dos serviços que necessitam ser controlados (fornecedores de água, alimentos, coleta e destinação de resíduos, etc), nessa mesma perspectiva é importante ajustar Normativa que versa sobre o Certificado de Inspeção Sanitária ANVISA – RDC 72/2009, para que seja obrigatório apenas às embarcações tripuladas, com a finalidade de manter o controle sanitário de bordo, isentando assim as balsas/barcaças, que não possuem cartão de tripulação e apenas servem como implementos para o transporte de carga, tal qual uma carreta no transporte rodoviário.

-Posto isto, informa-se que a Marinha do Brasil possui inúmeras burocracias redundantes que atrapalham imensamente o setor. Assim, para reduzir tais burocracias é necessário:

- *Instituir mudanças na Vistoria de Conformidade da Marinha do Brasil para embarcações de Granéis Líquidos, ajustando-se a idade de cada embarcação, reduzindo-se o intervalo na medida do envelhecimento desta, começando com intervalo maiores (a cada 5 anos para embarcações de até quinze anos de idade), reduzindo-se, após quinze anos, para um intervalo anual. A dinâmica de reparos, manutenção e modernização de uma embarcação de granéis líquidos perigosos, em razão dos padrões internacionais instituídos pelas Distribuidoras e pela OCIMF, leva a investimentos contínuos, que permitem a embarcação ter, a cada ano, um valor agregado maior, mesmo que, pela sua idade, esteja sendo contabilmente depreciada. Logo, os padrões de segurança das embarcações, em condições normais, são incrementados ao longo do tempo;*

- *Retirar exigências de apresentação de CNDs junto ao Tribunal Marítimo que tenham caráter operacional e não fiscal (Emissão de Provisão de Registro para operação da embarcação), alteração de características da embarcação, afretamento de embarcações, aquisição de embarcações, etc;*

- *Retirar obrigatoriedade de acréscimo de tripulantes no CTS em razão de aumento de potência (HP ou KW), em razão da contínua evolução e automação de sistemas de propulsão, que hoje demandam maior qualificação e menos profissionais."*

- *Revisar normativos sobre dragagem de manutenção de instalações privadas licenciadas e autorizadas, especificamente a Resolução CONAMA Nº 454. É imperioso alterar a Resolução CONAMA 454, enquadrando dragagens de berços e bacias de evolução de Terminais de Uso Privado, Estações de Transbordo de Cargas, Estaleiros e Terminais de Apoio à Empresas de Navegação autorizados pela ANTAQ e com Licença de Operação vigente junto ao Órgão Estadual, como dragagens de manutenção, e autorizando essas dragagens até o limite máximo do calado do Canal de Acesso do Porto Organizado de influência. Tal alteração visa aumentar a capacidade de atendimento de terminais portuários privados às embarcações de*

diferentes segmentos da Navegação bem como a garantia de segurança jurídica para dragagem contínua em empreendimentos portuários com licenciamentos vigentes. A navegação interior é segura, integra e proporciona o desenvolvimento regional, tem o menor custo por unidade transportada, é menos poluente, reduz a emissão de gases na atmosfera não contribuindo para o aquecimento global, além de reduzir o consumo de combustível entre várias outras vantagens.

- é importante isentar em lei, as cobranças às embarcações do setor que utilizam as vias interiores no Canal de Acesso do Porto Organizado à navegação interior, retirando ou facultando às próprias Empresas de Navegação os referidos itens das Tabelas de Infraestrutura Aquaviária das Companhias Docas, em razão das embarcações de Navegação Interior não utilizarem da infraestrutura de canal de acesso de Portos Organizados, no máximo cruzam o Canal de Acesso com calado inferior ao calado natural apresentado. Como o direito à remuneração é gerado a partir da utilização efetiva da infraestrutura e a Navegação Interior não se beneficia da infraestrutura mantida pela autoridade portuária, inexistente o fato gerador para a cobrança. No caso de comprovação da utilização de infraestrutura de sinalização mantida pelas Autoridades Portuárias, nas áreas de Portos Organizados, a contraprestação de serviços estaria confirmada e caberia a faculdade da utilização e cobrança pelo serviço."

-No que diz respeito as diligências da Superintendência de Patrimônio da União - SPU nos processos de regularização de áreas da União e Espelhos d'água, mesmo diante de novos instrumentos regulatórios que foram criados para aumentar a possibilidade de regularização de terminais privados, há excessiva demora na conclusão dos processos, com média superior a 2 anos, o que por vezes inviabiliza os investimentos privados. Dessa forma, a descrição, em Lei, de um prazo limite para conclusão do processo de regularização, de no máximo em 180 dias, provocaria maior celeridade do órgão e tornaria válida a ocupação da área tácita após o fim deste

prazo, ao menos por mais 2 anos, sendo este período aberto também para solução de eventuais pendências visando a regularização.

- O transporte de passageiros transporta 30 milhões passageiros por ano, 10 milhões apenas na Amazônia (Fonte SINDARPA). Esse transporte possui grande importância social, ele é crucial para a coesão social, o desenvolvimento econômico, a sustentabilidade ambiental e a melhoria geral da qualidade de vida, quando bem monitorado, seguro e moderno. Investir e melhorar os sistemas de

transporte de passageiros é essencial para o progresso sustentável e a prosperidade de qualquer sociedade. Portanto, deve-se garantir benefícios ao modal que transporta passageiros e travessias por meio de criação de mecanismo para transferência de financiamento via Fundo da Marinha Mercante - FMM, de embarcações novas financiadas pelo Estaleiro, servindo a própria embarcação como garantia para o armador de passageiros; além de ser primordial combater a insuficiência de terminais públicos para a navegação interior de passageiros e cargas, viabilizando a construção e administração de Terminais de Passageiros por Governos Estaduais e Municipais; e proporcionar concessões de IP4s à Iniciativa Privada."

Tratando-se do tema fiscalização do setor, é essencial unificar as fiscalizações e desenvolver uma estratégia para atuar contra as irregularidades, independente das ações sob demanda/denúncias no qual contemple:

"- Estruturas Náuticas sem qualquer regularização, responsáveis pelo estreitamento do canal de navegação, o que é combatido pela Marinha do Brasil;

- Reforçar Exigência de Parecer da Autoridade Marítima de cumprimento à NORMAM 11;

- Reforçar Exigência de Processo de Regularização junto ao SPU, para ocupação e exploração de áreas da União e espelhos d'água;

- Instituição de Fiscalização Integrada e Unificada de Órgãos Anuentes. Há diversos órgãos anuentes deliberando autorizações, habilitações, inspeções e multas. A ANTAQ pode assumir uma coordenação dessas exigências e implementar uma fiscalização unificada que, a cada ano, deve ser reduzida aos

principais itens operacionais e de segurança, evitando redundância de exigência de documentação, diversas fiscalizações em meses subsequentes e um atendimento quase que ininterrupto da empresa para com a burocracia apresentada por diferentes órgãos, em diferentes tempos, prejudicando o foco

central da empresa, que é atender com segurança, o usuário;

- Criação de mecanismo formalizado de Canal Verde para PAFs de EBNs, TUPs e ETCs, com fiscalizações espaçadas (a cada 3 anos), sistematizadas e com a inclusão do próprio regulado (“autofiscalização), para regularizados que atendam todos os requisitos, sem infrações graves aplicadas (após ampla defesa) por 1 ano e mantêm seus registros atualizados no SDP. Isto evitaria o desperdício de recursos com o atendimento à burocracia, seria um estímulo à regularização e ainda direcionaria os recursos de fiscalização do poder público para o combate às ações clandestinas, irregulares e piratas, grandes responsáveis pela exposição ao risco de acidentes que o segmento possui.

-É indispensável concluir os estudos e implementar o projeto “Navegue Simples”, que tem como objetivo a simplificação e desburocratização do setor portuário e aquaviário, principalmente em relação à assinatura de outorgas e prorrogações contratuais. É forçoso integrar a ANTAQ, o Ministério e o TCU (Tribunal de Contas da União) em uma pauta única que viabilize a aceleração e simplificação desses processos. O plano do Ministério de Portos e Aeroportos é que o programa “Navegue Simples” tenha no primeiro momento três etapas:

- *Diminuir o tempo para autorização de TUPs (Terminais de Uso Privado);*
- *Reduzir o tempo para arrendamentos de terminais portuários; e*
- *Diminuir o tempo para viabilizar a navegação em hidrovias."*

a.12) Coalizão Federação Nacional dos Operadores Portuários – FENOP

A Fenop propõe alteração dos art. 1º, 2º e 3º da Lei 12815:

Lei 12815	Proposta FENOP
<p>Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.</p> <p>§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.</p>	<p>Art. 1º Igual</p> <p>§ 1º A exploração indireta do porto organizado, <u>total ou parcial</u>, ocorrerá mediante concessão.</p> <p>§ 2º A exploração <u>das áreas</u> e instalações portuárias localizadas <u>dentro</u> de porto organizado ocorrerá mediante <u>arrendamento de bem público, para o exercício de atividade econômica, sempre em regime competitivo e de liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários.</u></p> <p>§ 3º A exploração das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, <u>para o exercício de</u></p>

<p>§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.</p> <p>§ 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.</p> <p>Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:</p> <p>III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou</p>	<p><u>atividade econômica, sempre em regime competitivo e de liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários.</u></p> <p>§ 4º Igual</p> <p>Art. 2º Igual</p> <p>III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e <u>explorada por pessoa jurídica de direito privado para exercício de atividade econômica, em regime de livre concorrência</u>, para movimentação de passageiros, movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;</p> <p><u>VIII – CAP: Conselho de Autoridade Portuária é a Autoridade Portuária Regulamentadora local, com poder deliberativo e/ou consultivo na forma da presente;</u></p> <p>XI - arrendamento: cessão <u>fundiária</u> onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.</p> <p><u>XIV – operação portuária: toda e qualquer atividade, realizada nos portos e nas instalações portuárias arrendadas, relativa à movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou</u></p>
---	--

<p>armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;</p> <p>VIII –</p> <p>XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p><u>provenientes diretamente do transporte aquaviário;</u></p> <p><u>XV – titular das operações portuárias: operador portuário, dentro do porto organizado, ou o titular da instalação portuária autorizada, fora do porto organizado, como os responsáveis pela direção, coordenação e execução das atividades portuárias que exercerem, das quais resultem movimentações de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;</u></p>
<p>Art. 3º Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o</p>	<p>"Art. 3º Igual</p> <p>VI - liberdade de preços nas operações portuárias <u>em relação a valores, componentes e destinatários</u></p>

<p>desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:</p> <p>VI - liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico.</p> <p>Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:</p> <p>II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária</p>	<p><u>nas atividades de movimentação, armazenagem e demais atividades portuárias,</u> reprimidas quaisquer práticas prejudiciais à competição e o abuso do poder econômico.</p> <p><u>VII - a irretroatividade das normas legais aqui contidas nos casos em que possam prejudicar direitos adquiridos dos arrendatários e autoriz/atários, atos jurídicos perfeitos e coisas julgadas, a fim de que se preserve a segurança jurídica dos contratos preexistentes até os seus respectivos termos.</u></p> <p>Art. 5º Igual</p> <p>II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado;</p> <p>REMOVER</p> <p>§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados</p>
---	--

<p>XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;</p>	<p>à concessão reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.</p>
<p>§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.</p>	<p>Art. 5º-C IGUAL</p> <p>.</p> <p>III - ao valor do contrato e <u>respectivo critério de remuneração, em formato fixo e/ou variável;</u></p>
<p>Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p>	<p>REVOGAR</p> <p>V - à responsabilidade <u>do titular da instalação portuária pela manutenção de sua atividade econômica, vedada a imposição de nível mínimo de movimentação contratual e/ou preço teto, inclusive para os contratos de arrendamento em vigor;</u></p>
<p>III - ao valor do contrato e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;</p>	<p>VI - aos direitos e obrigações do contratante e do contratado.</p>
<p>IV - aos investimentos de responsabilidade do contratado;</p>	<p>VII REVOGAR</p>
<p>V - às</p>	

responsabilidades das partes;	VIII REVOGAR
VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado;	<p><u>§ 1º São vedadas penalidades e sanções relacionadas a indicadores de performance do titular da instalação portuária, independentemente da forma de remuneração contratual, inclusive para os contratos de arrendamento em vigor;</u></p> <p><u>§ 2º Nos contratos com cláusulas de reversibilidade, as partes são livres para negociar, em liberdade de preços, os eventuais bens não reversíveis."</u></p>
VII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;	<p><u>Art. 5º-E. Os contratos de arrendamento terão prazo certo de até 35 (trinta e cinco anos), prorrogável por sucessivas vezes, até o limite máximo de setenta anos, inclusive para os contratos de arrendamento em vigor, condicionada exclusivamente à manutenção da atividade portuária e ao cumprimento das obrigações contratuais.</u></p>
VIII - às hipóteses de extinção do contrato;	<p><u>Art. 5º-F. Aos arrendatários será assegurado o direito à manutenção das condições ajustadas em contratos de arrendamento anteriores à vigência desta lei até os seus respectivos termos.</u></p> <p><u>§ 1º Fica ressalvada a possibilidade de alteração do contrato para a inclusão de condições mais benéficas decorrentes de inovações trazidas por esta lei, a critério do arrendatário,</u></p> <p><u>§ 2º As alterações previstas no § 1º do presente artigo não estão subordinadas às condições</u></p>

estabelecidas no edital licitatório que deu origem ao contrato."

Art. 5º-G. Aos arrendatários assistirá direito de preferência em licitação para exploração portuária da área ocupada, desde que demonstrada a atualidade da instalação portuária e mantida a destinação do bem, em observância aos instrumentos de planejamento portuários.

§ 1º O direito de preferência previsto no caput se aplica imediatamente aos arrendatários de instalações localizadas nos portos organizados.

§ 2º A vantajosidade na permanência do arrendatário na área deverá ser avaliada, preferencialmente segundo critérios não econômicos, tais como:

I- Interesse público;

II- Garantia de continuidade das atividades portuárias;

III-Indução da competitividade; ou

IV- Outros aspectos relevantes."

Art. 5º-H O Arrendatário poderá realizar investimentos não previstos contratualmente na área arrendada, por sua conta e risco, independentemente da autorização do poder concedente.

§ 1º Os investimentos previstos no caput deverão ser comunicados ao poder concedente e à autoridade portuária no prazo de 30 (trinta) dias

antes da sua implementação.

§ 2º Será dispensada a apresentação de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental ou outro instrumento congêneres de planejamento como condicionante para a realização de investimentos."

Art. 5º-I. Os investimentos impostos por órgãos ou entidades públicas e que não estejam expressamente previstos em instrumento contratual serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.

Parágrafo único. Os pedidos de reequilíbrio contratual referidos no caput serão analisados prioritariamente pela autoridade competente, em prazo não superior a 12 (doze) meses."

Art. 5º-K. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental ou outro instrumento de planejamento servirá unicamente para fins de realização de certame inicial para arrendamento de área de porto organizado, garantida a participação social de interessados, na forma de regulamento"

Art. 6º [...]

§ 7º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, a unificação de áreas arrendadas contíguas dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária, observando-se:

a. unificação requerida compreender áreas regidas

<p>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.</p>	<p><u>por contratos de arrendamento com prazos distintos, o contrato de arrendamento com maior prazo prevalecerá;</u></p> <p><u>b. possibilidade de reequilíbrio econômico e financeiro, em razão da unificação.</u></p> <p><u>§ 8º - A separação de áreas por vias de acesso terrestre dentro do porto organizado não descaracteriza a contiguidade.”</u></p> <p><u>Art. 7º. O acesso, utilização ou qualquer forma de uso das instalações portuárias arrendadas, inclusive dutos e esteiras, por terceiros, rege-se-á, exclusivamente, pelas regras de direito privado.”</u></p>
<p>Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:</p>	<p>Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:</p>

<p>§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterà as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º-C desta Lei, com exceção da cláusula prevista em seu inciso III.</p> <p>§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:</p> <p style="padding-left: 40px;">I - a atividade portuária seja mantida; e</p> <p style="padding-left: 40px;">II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.</p> <p>§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos</p>	<p>§ 1º REVOGAR</p> <p>§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até <u>35 (trinta e cinco) anos</u>, prorrogável por períodos sucessivos, desde que mantida a atividade portuária.</p> <p>II REVOGAR</p> <p><u>§ 3º - As instalações portuárias localizadas dentro ou fora da área de porto organizado, poderão compartilhar a utilização de berços de atracação de navios e de áreas de passagem para a instalação de dutos ou esteiras, mediante a pactuação de remunerações firmadas entre as mesmas ou com a</u></p>
---	--

<p>cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.</p> <p>-</p> <p>Art. 9º Os interessados</p>	<p><u>Administração Portuária.</u></p> <p><u>Art. 8º-A. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterà as seguintes cláusulas essenciais:</u></p> <p><u>I - ao objeto, à área e ao prazo;</u></p> <p><u>II - ao modo, à forma e às condições da exploração da instalação portuária;</u></p> <p><u>III - às responsabilidades das partes;</u></p> <p><u>IV - aos direitos e às obrigações do contratante e do contratado.</u></p> <p><u>V - às hipóteses de extinção do contrato;</u></p> <p><u>VI - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Antaq e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional, para efeitos de mobilização;</u></p> <p><u>VI - ao acesso à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário</u></p> <p><u>VII - às penalidades e sua forma de aplicação; e</u></p> <p><u>VIII - ao foro.”</u></p> <p>Art. 8º-B. Aos autorizatários será assegurado o direito à manutenção das condições ajustadas em contratos de adesão anteriores à vigência desta lei até os seus respectivos termos.</p>
--	--

<p>em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.</p>	<p>IGUAL</p>
<p>§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:</p>	<p>REMOVER</p>
<p>I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e</p>	<p>§ "Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet."</p>
<p>II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.</p>	
<p>Art. 10. O poder concedente poderá</p>	<p>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</p>

<p>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 § 1º do art. 9º .</p> <p>Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:</p> <p>Art. 12. Encerrado o processo de chamada</p>	<p>pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento, <u>observado o prazo de 30 (trinta) dias.</u>"</p> <p>art. 11. O instrumento da abertura de chamada pública indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:</p> <p>Art. 12. <u>Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:</u></p>
--	--

<p>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.</p>	<p><u>I - o processo de chamada pública seja concluído com a participação de um único interessado; ou</u></p> <p><u>II- havendo mais de uma proposta, não haja impedimento operacional à implantação de todas elas de maneira concomitante."</u></p>
<p>§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:</p> <p>I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou</p> <p>II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à</p>	<p>REVOGADO</p> <p>REVOGADO</p>

<p>implantação de todas elas de maneira concomitante.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 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.</p> <p>Art. 13. A Antaq poderá</p>	<p>REVOGADO</p> <p>Art. 13. <u>O acesso, utilização ou qualquer forma de uso das instalações portuárias autorizadas, inclusive dutos e esteiras, reger-se-á, exclusivamente, pelas regras de direito privado.</u></p> <p>Art. 15 Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta do <u>Ministério competente.</u></p>
--	---

<p>disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.</p>	<p>§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, <u>incluindo as áreas em terra, públicas ou de sua propriedade, para expansões futuras, resguardando os direitos de áreas privadas e instalações portuárias adjacentes às áreas impactadas.</u></p>
<p>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.</p>	<p><u>§2º Todo e qualquer procedimento de alteração da área dos portos organizados e de revisão da poligonal deverá ser precedido de realização de consulta e audiência públicas."</u></p>
<p>Parágrafo único. 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.</p>	<p>Art. 16.</p> <p>III - celebrar os contratos de concessão 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;</p> <p><u>V – Adotar medidas para a implantação de regulamento de compras e contratações pelas administrações portuárias, em observância ao disposto na Lei da Estatais – art.28 da Lei nº 13.303, de 2016; e</u></p> <p><u>VI – Estabelecer e divulgar as políticas públicas</u></p>

<p>Art. 16. Ao poder concedente compete:</p> <p>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</p>	<p><u>setoriais e as diretrizes do planejamento de que trata o art. 12 da presente lei."</u></p> <p>"Art. 17.</p> <p>§ 1º</p> <p>.....</p>
<p>Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.</p> <p>§ 1º Compete à administração do porto organizado,</p>	<p><u>I – celebrar os contratos de arrendamento, de permissão de passagem, de uso temporário e de outros instrumentos correlatos envolvidos com o exercício da exploração das áreas, instalações e atividades do respectivo Porto Organizado, inclusive o respectivo processo licitatório, quando aplicável;</u></p> <p>.....</p> <p><u>XIV – submeter ao Conselho de Autoridade Portuária - CAP proposta para o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e</u></p>

<p>denominada autoridade portuária:</p> <p>I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>Parágrafo único. O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e</p>	<p><u>as jornadas de trabalho no cais de uso público; e</u></p> <p>Art. 19. A administração do porto poderá explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto".</p> <p>REVOGADO</p> <p>Art. 20. Será instituído, em cada porto organizado <u>ou no âmbito de cada concessão, delegação ou convênio,</u> um Conselho de Autoridade Portuária, denominado simplesmente como CAP, a ser mantido e custeado pela administração portuária local.</p> <p><u>§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária -</u></p>
--	---

<p>contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.</p> <p>Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o caput será paritária.</p>	<p><u>CAP:</u></p> <p><u>I. Baixar o seu Regimento Interno;</u></p> <p><u>II. Processar e julgar o recurso, sobre os pedidos de habilitação de operador portuário que venham a ser recusados pela Administração do Porto;</u></p> <p><u>III. Externar o seu entendimento, sempre que consultado pela parte interessada, sobre impugnação ou recurso, interposto contra aplicação de penalidade definida por qualquer entidade pública, com atuação dentro do porto organizado;</u></p> <p><u>IV. Estabelecer a estrutura física e funcional a ser disponibilizadas para o respectivo Conselho incluindo também seus custeios e aqueles envolvidos com as locomoções e estadias de seu Presidente, no exercício de suas funções;</u></p> <p><u>V. Propor ações e emitir posicionamentos sobre:</u></p> <p><u>a) a promoção, a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias, em especial fomentando as estratégias logísticas, de atração de cargas e a ação industrial e comercial do porto;</u></p> <p><u>b) a promoção do desenvolvimento sustentável, o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, bem como a competitividade e concorrência;</u></p> <p><u>c) sobre os pleitos de reajustes ou alterações da Tarifa Portuária do respectivo Porto;</u></p> <p><u>d) sobre os parâmetros relativos à profundidade, largura e outras questões técnicas, a serem aplicados ao canal de navegação, bacias de evolução, pontos de fundeio e pontos de atracação</u></p>
---	---

	<p><u>de embarcações no porto; e</u></p> <p><u>e) sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da administração e infraestrutura portuárias;</u></p> <p><u>VI.Homologar o horário de funcionamento do Porto Organizado;</u></p> <p><u>VII.Notificar à ANTAQ o descumprimento de Resoluções e de outros regramentos aplicáveis, pela Administração do respectivo porto organizado, objetivando aplicação de penalidades;</u></p> <p><u>VIII.Indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária ou delegatária do porto, se entidade sob controle público;</u></p> <p><u>IX.Homologar a proposta do Plano de desenvolvimento e zoneamento do porto, inclusive buscando a compatibilização do mesmo e dos programas federais, estaduais e municipais de transportes e de outras atividades com reflexos no sistema portuário;</u></p> <p><u>X.Emitir parecer sobre a proposta orçamentária do porto;</u></p> <p><u>XI.Manifestar-se, previamente, sobre as indicações de nomes para os cargos da Diretoria Executiva da Administração do respectivo Porto Organizado, se entidade sob controle estatal, sendo aplicável o poder de veto, desde que devidamente fundamentado;</u></p> <p><u>XII.Autorizar investimentos de interesse do porto e em áreas externas aos limites do Porto Organizado,</u></p>
--	--

<p>§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o caput observará a seguinte proporção:</p> <p>I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;</p> <p>II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e</p> <p>III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.</p> <p>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</p>	<p><u>com recursos da Administração e</u></p> <p><u>XIII.Pronunciar-se e propor outras medidas e ações de interesse do respectivo porto.</u></p> <p><u>§ 2º Nos Portos Organizados, concedidos para empresa privada, o CAP, previsto no presente Artigo, terá competência somente em relação aos incisos I a VIII e XII e XII do parágrafo anterior."</u></p> <p>REVOGAR.</p> <p><u>Art. 21. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:</u></p> <p><u>I – Bloco do poder público e administração portuária, sendo:</u></p> <p><u>a) 1 (um) representante do Governo Federal, indicado pelo Ministério competente sobre as atividades portuárias;</u></p>
--	--

<p>administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.</p> <p>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.</p>	<p><u>b) 1 (um) representante do Estado onde se localiza o porto, indicado pelo Secretário de estado competente sobre infraestrutura;</u></p> <p><u>c) 1 (um) representante de cada um dos Municípios onde se localiza o porto ou dos portos organizados abrangidos pela concessão, indicado pelos respectivos Prefeitos;</u></p> <p><u>d) 1 (um) representante da Administração do Porto Organizado, em porto sob administração pública, indicado por sua Diretoria Executiva;</u></p> <p><u>e) 1 (um) representante da Capitania dos Portos, competente sobre o respectivo porto organizado;</u></p> <p><u>f) 1 (um) representante da Alfândega, competente sobre o respectivo porto organizado e</u></p> <p><u>g) 1 (um) representante da Polícia Federal, competente sobre o respectivo porto organizado.</u></p> <p><u>II – Bloco das operações portuárias privadas, sendo:</u></p> <p><u>a) 2 (dois) representantes dos Operadores Portuários habilitados no respectivo Porto Organizado;</u></p> <p><u>b) 4 (quatro) representantes de arrendatários em área de porto organizado; e</u></p> <p><u>c) 1 (um) representante de autorizatários de passagem, quando existentes no respectivo porto.</u></p> <p><u>III – Bloco da classe dos trabalhadores no Porto Organizado, sendo:</u></p> <p><u>a) 2 (dois) representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício;</u></p> <p><u>b) 2 (dois) representantes dos trabalhadores portuários com atuação na forma de avulsos,</u></p>
---	---

quando existentes no respectivo porto organizado;

c) 1 (um) um representante dos trabalhadores com vínculo empregatício na administração do Porto Organizado.

IV – Bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) 1 (um) um representante dos importadores;

b) 1 (um) representante dos exportadores;

c) 1 (um) representante dos armadores de cabotagem;

d) 1 (um) representante dos armadores de longo curso;

e) 1 (um) representante dos armadores da navegação interior;

f) 1 (um) representante dos transportadores rodoviários;

g) 1 (um) representante dos transportadores ferroviários, quando for o caso;

h) 1 (um) representante dos terminais logísticos, instalados no mesmo município, fora da área de porto organizado, quando existentes, preferencialmente alfandegados;

i) 1 (um) representante de terminais portuários privados, que utilizem a infraestrutura do Porto Organizado;

j) 1 (um) representante dos agentes marítimos e

k) 1 (um) representante dos despachantes aduaneiros.

§ 1º Nos Portos Organizados administrados pela

<p>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.</p> <p>Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.</p> <p>§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade</p>	<p><u>União, a presidência do CAP será indicada pela União;</u></p> <p><u>§ 2º Nos Portos Organizados administrados pelo Estado, Município ou conjuntamente entre ambos, a presidência do CAP será indicada pelo Estado;</u></p> <p><u>§ 3º As vagas previstas nos incisos II, III e IV, do caput deste artigo, serão indicadas pelas entidades de classe nacionais, das respectivas categorias profissionais e econômicas.</u></p> <p><u>§ 4º Com exceção dos representantes previstos nas alíneas a) e b), do inciso I, todos os demais representantes, designados para a composição do Conselho de Autoridade Portuária, previstos neste artigo, deverão, preferencialmente, exercer suas atividades profissionais, na região do respectivo Porto Organizado.</u></p> <p><u>§ 5º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de 2 (dois) anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos, na forma estabelecida pelo regimento interno do respectivo conselho."</u></p> <p><u>Art. 22 As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:</u></p> <p><u>I - Cada bloco terá direito a um voto;</u></p> <p><u>II - O presidente do conselho terá voto de qualidade.</u></p>
--	---

<p>e eficiência.</p> <p>§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.</p> <p>§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.</p> <p>§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.</p> <p>Art. 26. O operador portuário responderá perante:</p>	<p>Art. 25. A <u>habilitação</u> do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.</p> <p>§ 1º As normas <u>de habilitação</u> devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.</p> <p>§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a <u>habilitação</u>.</p> <p>§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido <u>ao CAP</u> e quando mantido o indeferimento, <u>ao Ministério competente</u>, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.</p>
---	--

<p>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;</p> <p>II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;</p> <p>III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;</p> <p>IV - o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;</p>	<p>§ 4º Considera-se <u>habilitados</u> como operador portuário a administração do porto, <u>os detentores de contrato de arrendamento e/ ou passagem observado o disposto no art. 28 da Lei.</u></p> <p><u>§ 5º Confere-se ao detentor de contrato de arrendamento ou contrato de passagem o certificado de operador portuário, para fins de cumprimento de exigências de órgãos intervenientes e anuentes. O contrato de arrendamento ou de passagem servirão de outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada no porto organizado."</u></p> <p>Art. 26</p> <p>.....</p> <p>II – O proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos <u>que culposamente venha a causar durante as operações que realizar;</u></p>
---	--

<p>V - o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;</p> <p>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.</p>	<p>III – O armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte, <u>que culposamente venha causar durante as operações que realizar;</u></p> <p>IV – <u>O OGMO, pelo recolhimento dos valores devidos pelos serviços executados, por trabalhador portuário que atuar na forma de avulso, quando requisitados, referentes à remuneração, acrescida dos percentuais relativos a décimo terceiro salário, férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, dentre outras, acrescida dos encargos fiscais e previdenciários, no prazo de até vinte e quatro horas da realização do serviço, para viabilizar o pagamento ao respectivo trabalhador, salvo prazo estabelecido em Acordo ou Convenção Coletiva.</u></p> <p>V – O OGMO quando a ele aderir, <u>relativamente aos pagamentos da cota de adesão e do custeio mensal para o exercício de suas atividades, inclusive de eventuais contribuições extraordinárias ou temporárias que venham a ser estabelecidas, na forma dos Estatutos de tal órgão gestor;</u></p> <p>VI -</p> <p>VII -</p> <p><u>§ 1º O descumprimento dos incisos IV e V implicará</u></p>
--	---

	<p><u>suspensão imediata do fornecimento de mão de obra avulsa pelo OGMO e da habilitação para atuar como Operador Portuário pela Administração do Porto, vigendo tais limitações até a data em que a empresa pague integralmente seu débito e todos os encargos dele decorrentes.</u></p> <p><u>§ 2º Somente com certidão negativa a ser fornecida pelo OGMO a Administração do Porto poderá habilitar ou reabilitar a empresa como Operadora Portuária.</u></p> <p><u>§ 3º Compete à Administração do Porto responder pelas mercadorias e por quaisquer danos a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento."</u></p>
--	--

A Coalizão Fenop também faz propostas em relação a outras leis:

Lei 10.233 de 2001	Proposta Coalizão Fenop
Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão	<p>“Art. 11</p> <p>.....</p> <p><u>Parágrafo único. As instalações portuárias são regidas</u></p>

<p>regidos pelos seguintes princípios gerais:</p> <p>-</p>	<p><u>pelos seguintes princípios gerais:</u></p> <p><u>I - os princípios delimitados no art. 3º da Lei 12.815, de 2013;</u></p> <p><u>II - a garantia de que a intervenção ocorra somente de forma subsidiária e excepcional sobre o exercício das atividades econômicas, observado o disposto no inciso III do art. 2º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019.”</u></p>
<p>Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:</p> <p>II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:</p>	<p>Art. 20.</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>...</p> <p>II</p> <p>.....</p> <p>..</p> <p>.....</p> <p>..</p> <p>c) garantir a liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários praticados por arrendatários e autorizatários e estimular a concorrência, mediante a livre competição entre instalações portuárias.”</p>

-	
<p>Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:</p> <p>XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012</p> <p>XV - elaborar editais e</p>	<p>Art. 27. Cabe à ANTAQ, <u>com exclusividade</u>, em sua esfera de atuação:</p> <p><u>I – No âmbito das concessões portuárias:</u></p> <p>a) estabelecer normas e padrões a serem observados pelas concessionárias;</p> <p>b) elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão para exploração de portos organizados, de acordo com as diretrizes do poder concedente, conforme o disposto na Lei nº 12.815, de 2013.</p>

<p>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 Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;</p> <p>XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura</p>	<p>c) celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;</p> <p><u>d) autorizar projetos e investimentos;</u></p> <p><u>e) promover estudos aplicados às definições de tarifas praticadas pelas administrações dos portos organizados, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;</u></p>
---	--

<p>aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;</p>	<p>f) elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;</p>
<p>XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública;</p>	<p>g) promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Economia;</p> <p>h) fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado, em conformidade com o disposto na Lei nº 12.815, de 2013;</p>
<p>II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e</p>	

<p>fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;</p>	<p>i) cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado quanto à manutenção e reposição dos bens reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da 12.815, de 5 de junho de 2013;</p>
<p>IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;</p>	
<p>VII - promover as</p>	

<p>revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;</p> <p>XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;</p>	
---	--

<p>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 Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;</p>	
<p>Art. 27.....</p> <p>XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários,</p>	<p>II - <u>No âmbito dos arrendamentos portuários:</u></p> <p>a) <u>estabelecer normas a serem observados pelas arrendatárias e os operadores portuários, <u>respeitados os contratos, a natureza privada das operações e a liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários</u></u>;</p>

<p>arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;</p> <p>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</p>	<p>b) elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para arrendamento de instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, <u>salvo quando a gestão for descentralizada à Administração Portuária</u>;</p> <p>c) <u>exigir a publicidade de tabela de preços de arrendatárias e operadores portuários, sem interferir na sua estrutura ou no seu processo de formação</u>;</p> <p>d) <u>acompanhar com exclusividade as práticas de mercado de arrendatárias e operadores portuários, que exploram instalações portuárias em liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários, vedada intervenção regulatória consistente em pedido de informações relacionadas à sua estrutura de custos ou outras questões comercialmente sensíveis</u>.</p>
--	---

<p>obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;</p>	<p><u>e) elaborar e editar com exclusividade normas e regulamentos relativos à atividade de operador portuário e exploração da infraestrutura portuária, assegurada a intervenção subsidiária e excepcional sobre o exercício de atividades econômicas na forma do inciso III, do art. 2º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019;</u></p>
<p>IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu</p>	

<p>acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores</p>	
<p>XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;</p>	<p><u>III - No âmbito das autorizações portuárias:</u></p> <p><u>a) estabelecer normas a serem observadas pelas autorizatárias, respeitados os contratos, a natureza privada das operações e a liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários;</u></p> <p><u>b) promover os procedimentos de chamada pública para autorização, com a finalidade de exploração de instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, conforme o disposto na Lei nº 12.815, de 2013;</u></p> <p><u>c) exigir a publicidade de tabela de preços das autorizatárias, sem interferir na sua estrutura ou no seu processo de formação;</u></p> <p><u>d) acompanhar com exclusividade as práticas de mercado de autorizatárias, que exploram instalações portuárias em liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários, vedada intervenção regulatória consistente</u></p>

<p>-</p> <p>-</p> <p>IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;</p>	<p><u>em pedido de informações relacionadas à sua estrutura de custos ou outras questões comercialmente sensíveis;</u></p> <p>e) elaborar e editar <u>com exclusividade</u> normas e regulamentos relativos à exploração da infraestrutura portuária, <u>assegurada a intervenção subsidiária e excepcional sobre o exercício de atividades econômicas na forma do inciso III, do art. 2º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019;</u></p>
<p>I - promover estudos</p>	<p>IV – Nos demais âmbitos:</p> <p>a) promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias, <u>para</u></p>

<p>específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;</p> <p>III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;</p> <p>V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de</p>	<p><u>subsídio à atividade de planejamento a ser realizada pelo Ministério da Infraestrutura;</u></p> <p>b) propor ao Ministério da <u>Infraestrutura</u> o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;</p> <p>c) celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;</p> <p>d) reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;</p>
--	--

<p>cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;</p> <p>VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;</p> <p>VIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à</p>	<p>e) promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;</p> <p>f) representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministério de Infraestrutura e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;</p> <p>g) supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;</p>
---	--

<p>prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;</p> <p>X – representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos</p>	<p>h) estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;</p> <p>i) elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.</p> <p>j) fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;</p> <p>k) adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas <u>e dos arrendamentos</u>;</p> <p>l) autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei no 9.432, de 8 de janeiro de 1997;</p>
---	--

<p>federais;</p> <p>XII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;</p> <p>XIX – estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;</p> <p>XX – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.</p>	<p>m) publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos d'água de domínio da União;</p> <p>n) regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica. (Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020).</p>
--	---

<p>XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;</p> <p>XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas;</p> <p>XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações</p>	
---	--

<p>estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;</p> <p>XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação declusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União.</p> <p>XXIX - regulamentar outras formas de ocupação e</p>	
---	--

<p>exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica.</p>	
<p>Art 27</p> <p>XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;</p> <p>XXX - fomentar a competição e tomar as medidas necessárias para evitar práticas anticoncorrenciais , especialmente no tocante à má-</p>	<p>Revogado</p> <p>Revogado</p>

<p>fé na oferta de embarcações que não atendam adequadamente às necessidades dos afretadores na hipótese prevista no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.</p> <p>XXXI – participar da comissão prevista no § 5º do art. 15-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.</p>	<p>Revogado</p>
<p>Art. 27</p> <p>-</p>	<p>§ 5º - No exercício de suas competências, a Antaq terá precedência sobre atos e decisões de outras autarquias.”</p>
<p>-</p>	<p><u>Art. 29-A. A celebração dos respectivos contratos de concessão, arrendamento e autorização portuários configura declaração de utilidade pública, para os fins do art. 2º do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941 e do art. 14 da Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006.”</u></p>
<p>Art. 30. É permitida a</p>	<p>Art. 30. É permitida a transferência da titularidade das outorgas de concessão, permissão, <u>arrendamento ou</u></p>

<p>transferência da titularidade das outorgas de concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29.</p> <p>§ 2º Para o cumprimento do disposto no caput e no § 1º, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou</p>	<p><u>autorização</u>, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29.</p> <p>.....</p> <p>§ 2º Para o cumprimento do disposto no caput e no § 1º, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio <u>das formas de exploração referidas no caput.</u>”</p>
--	--

<p>permissionárias.</p>	
<p>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.</p>	<p>Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e <u>os contratos de concessão regulados</u> 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.</p>
<p>Art. 47. A empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando</p>	<p>Art. 47. A empresa autorizada <u>pela ANTT</u> não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.</p>

<p>da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.</p>	<p><u>Parágrafo único. O disposto no caput não se aplica às autorizações referidas na Lei nº 12.815, de 2013, cujos contratos de adesão não podem ser alterados unilateralmente por atos infralegais.”</u></p>
<p>- - - -</p>	<p><u>Art. 123-A. Os atos concretos da ANTT e da ANTAQ estão sujeitos ao controle do Tribunal de Contas da União quanto à conformidade e legalidade, não sendo cabível controle que implique reanálise de motivação ou de mérito regulatório.”</u></p> <p><u>“Art. 123-B. Os atos concretos da ANTT e da ANTAQ não estão sujeitos a controle da Controladoria Geral da União que implique reanálise da motivação ou de mérito regulatório.”</u></p> <p><u>“Art. 123-C. O poder normativo da ANTT e da ANTAQ não está sujeito a controle abstrato de legalidade por parte de Tribunais de Contas, salvo em hipóteses excepcionais previstas em Lei.”</u></p> <p><u>“Art. 123-D. Fica revogado o art. 14 da Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965.”</u></p>

Schwind (2024) faz as seguintes propostas de mudanças na lei:

Lei 12.815 Atual	Propostas de Schwind
<p>Art. 2º</p> <p>-</p>	<p>Art. 2º Igual</p> <p>[...]</p> <p>Parágrafo único. Não incide Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU sobre a área do porto organizado, ainda que total ou parcialmente destinada à exploração de atividades econômicas, na forma do art. 150, inciso VI, alínea ‘a’, da Constituição Federal.”</p>
<p>Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:</p> <p>§ 3º - Deverá ser avaliada em cada caso a conveniência de se estabelecer cláusula contratual prevendo expressamente a resolução de conflitos mediante conciliação, mediação, comitê de resolução de disputas e arbitragem, inclusive o cabimento de arbitragem de emergência, em conformidade com a Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996."</p> <p>§ 4º Será cabível o reequilíbrio cautelar do contrato de concessão,</p>

	<p>coabrindo até 80% (oitenta por cento) do desequilíbrio estimado, desde que esteja presente ao menos um dos seguintes requisitos:</p> <p>I – esteja caracterizado o potencial comprometimento da continuidade da prestação dos serviços ou da solvência da concessionária;</p> <p>II – haja proximidade do encerramento do prazo de vigência do contrato; ou</p> <p>III – o desequilíbrio projetado leve a um impacto, em termos de custos adicionais ou de perda de receita do concessionário, de mais de 5% (cinco por cento)."</p>
<p>Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p> <p>IV - aos investimentos de responsabilidade do contratado;</p> <p>-</p>	<p>Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p> <p>IV - aos investimentos <u>que sejam eventualmente</u> de responsabilidade do contratado;</p> <p>§ 1º Os contratos de arrendamento portuário, incluindo os contratos em vigor que foram firmados sob a Lei nº 8.630 de 1993 e sob esta Lei, terão prazo de vigência de até 35 (trinta e</p>

-	<p>cinco) anos, e poderão ser prorrogados até o máximo de 70 (setenta) anos.</p> <p>§ 2º Prorrogações do prazo contratual como medidas de reequilíbrio econômico financeiro, inclusive como contrapartida por investimentos novos executados dentro ou fora da área arrendada, não se submetem ao limite de 70 (setenta) anos previsto no § 1º."</p> <p>§ 3º - Deverá ser avaliada em cada caso a conveniência de se estabelecer cláusula contratual prevendo expressamente a resolução de conflitos mediante conciliação, mediação, comitê de resolução de disputas e arbitragem, inclusive o cabimento de arbitragem de emergência, em conformidade com a Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996."</p> <p>§ 4º Nos contratos com cláusulas de reversibilidade de bens, as partes são livres para negociar as condições da reversibilidade, inclusive definição dos bens e valores de indenização de uma parte à outra."</p> <p>§ 5º Será cabível o reequilíbrio</p>
---	---

	<p>cautelar do contrato de arrendamento, cobrindo até 80% (oitenta por cento) do desequilíbrio estimado, desde que esteja presente ao menos um dos seguintes requisitos:</p> <p>I – esteja caracterizado o potencial comprometimento da continuidade da prestação dos serviços ou da solvência da concessionária;</p> <p>II – haja proximidade do encerramento do prazo de vigência do contrato; ou</p> <p>III – o desequilíbrio projetado leve a um impacto, em termos de custos adicionais ou de perda de receita do arrendatário, de mais de 5% (cinco por cento).</p> <p>§ 6º Caberá à ANTAQ a edição de resolução dispondo sobre o reequilíbrio cautelar."</p>
<p>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.</p>	<p>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, <u>o maior valor de investimento, a menor contraprestação do poder concedente, a melhor proposta</u></p>

	<u>técnica, ou o maior valor de outorga, e outros estabelecidos no edital.</u>
<p>Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:</p> <p>§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterà as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º-C desta Lei, com exceção da cláusula prevista em seu inciso III.</p> <p>§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:</p> <p>-</p>	<p>Art. 8º Igual</p> <p>[...]</p> <p>§ 1º Igual</p> <p>§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de <u>até 35 (trinta e cinco) anos</u>, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:</p> <p>§ 4º - Para a celebração dos contratos de adesão de que trata o § 1º, deverá ser avaliada em cada caso a conveniência de se estabelecer cláusula contratual prevendo expressamente a resolução de conflitos mediante conciliação, mediação, comitê de resolução de disputas e arbitragem, inclusive o cabimento de arbitragem de emergência, em conformidade com a Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996."</p>
Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União,	Art. 17. Igual

<p>pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.</p> <p>§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:</p> <p>-</p>	<p>§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada <u>companhia de desenvolvimento portuário</u>: (*)</p> <p>[...]</p> <p>XVI – estimular o desenvolvimento do porto organizado por meio de medidas concretas que serão reportadas anualmente ao poder concedente mediante relatório demonstrando seus impactos efetivos na competitividade do porto."</p> <p>(*) O proponente recomenda "Substituir todas as expressões "autoridade portuária" por "companhia de desenvolvimento portuário".</p>
<p>Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.</p> <p>§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a</p>	<p>Art. 25. Igual.</p> <p>[...]</p> <p>§ 4º Consideram-se pré-qualificados como operadores portuários a administração do porto, <u>os</u></p>

<p>administração do porto.</p>	<p><u>arrendatários e os autorizatários de instalações portuárias.</u></p>
<p>-</p> <p>-</p>	<p>CAPÍTULO VIII</p> <p>DA DRAGAGEM</p> <p>Art. 52-A. A dragagem nos portos e hidrovias será tratada como empreendimento de interesse estratégico e terá prioridade nacional perante todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive no âmbito dos órgãos licenciadores competentes.</p> <p>Art. 54-A. A infraestrutura de acesso aquaviário dos portos organizados poderá ser objeto de contratos de concessão com prazo de até 35 (trinta e cinco) anos, prorrogáveis até 70 (setenta) anos."</p>
<p>Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.</p>	<p>Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 12.815, de 5 de junho de 2013, <u>poderão ser prorrogados por períodos sucessivos até o limite de 70 (setenta) anos, desde que:</u></p> <p><u>I – haja o cumprimento das obrigações contratuais pelo arrendatário, a ser atestado pela Companhia de Desenvolvimento</u></p>

<p>§ 1º A prorrogação antecipada 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 60 (sessenta) dias.</p> <p>-</p> <p>§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.</p>	<p><u>Portuário [ou autoridade portuária]; e</u></p> <p><u>II - o arrendatário promova a prestação adequada dos serviços portuários que lhe cabem.</u></p> <p><u>§ 1º O arrendatário que estiver interessado na prorrogação antecipada do contrato deverá apresentar o requerimento de prorrogação antecipada com a comprovação do cumprimento dos requisitos dos incisos I e II do caput antes do último quinquênio de vigência do contrato.</u></p> <p>§ 2º Caso, a critério do poder concedente, a prorrogação de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa de <u>outras prorrogações.</u></p> <p><u>§ 3º O indeferimento do pedido de prorrogação antecipada pelo poder concedente não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual ordinária."</u></p>
<p>Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade,</p>	<p>Art. 63. As Companhias de Desenvolvimento Portuário [ou autoridades portuárias estatais] observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os</p>

moralidade, economicidade e eficiência.	<p>princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.</p> <p><u>Parágrafo único. Fica autorizada a realização de compras por meio de credenciamento, inclusive com a utilização de e-marketplaces, o que deverá ser objeto de regulamento editado por cada Companhia de Desenvolvimento Portuário [ou autoridade portuária estatal]."</u></p>
---	---

A Comissão de Juristas também realizou uma consulta pública em que houve novas contribuições que sumariamos abaixo.

Autor	Lei Atual	Proposta
Sr. Luiz Fernan do Barros a	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.	<p>Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária <u>ou empresa pública</u>, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.</p> <p><u>§1º Se o interessado e o titular do contrato não conseguirem chegar a um consenso sobre o uso das instalações portuárias arrendadas, as operadas por concessionária ou por empresa pública, apesar de seus melhores esforços, qualquer uma das partes deve notificar oficialmente a antaq sobre a</u></p>

		<p><u>disputa.</u></p> <p><u>§2º Após cientificada, a antaq, iniciará procedimento de mediação para resolver a controvérsia ou autocomposição do conflito e se e a mediação não produzir um resultado, a antaq procederá à arbitragem do conflito, nos termos da lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996 dentro de um prazo de 72 horas, sob pena de responsabilização, como forma de disciplinar a utilização em caráter excepcional da instalação arrendada, explorada por concessionária ou empresa pública.</u></p> <p><u>§3º Será considerada como abuso de posição dominante para fins de aplicação de infração da ordem econômica a conduta do titular do contrato que discriminar interessado que fruiu do direito de uso da instalação portuária ou determinar condições operacionais diferenciadas para este.</u></p>
Sr. Luiz Fernan do Barros a	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.	Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, <u>bem como as condições operacionais</u> por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.
		<p><u>§1º Se o interessado e o titular do contrato não conseguirem chegar a um consenso sobre o uso das instalações portuárias autorizadas, apesar de seus melhores esforços, qualquer uma das partes deve notificar oficialmente a antaq sobre a disputa.</u></p>

		<p><u>§2º Após cientificada, a antaq, iniciará procedimento de mediação para resolver a controvérsia ou autocomposição do conflito e se e a mediação não produzir um resultado, a antaq procederá à arbitragem do conflito, nos termos da lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996 dentro de um prazo de 72 horas, sob pena de responsabilização, como forma de disciplinar a utilização em caráter excepcional da instalação autorizada.</u></p> <p><u>§3º Será considerada como abuso de posição dominante para fins de aplicação de infração da ordem econômica a conduta do titular do contrato que discriminar interessado que fruiu do direito de uso da instalação portuária ou determinar condições operacionais diferenciadas para este."</u></p>
		<p>§ 4º As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo <u>serão executadas por instituição federal de educação profissional e tecnológica integrante da rede federal de educação profissional, científica e tecnológica, vinculada ao ministério da educação (art.1º, lei nº 11.892/2008)</u> e discutidas <u>e pactuadas</u> em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.</p> <p>[...]</p> <p>§6º o custeio dos institutos federais que irão ministrar cursos de formação inicial e continuada para os trabalhadores nos portos,</p>

		<p>bem como a construção e manutenção de laboratórios dotados de simuladores de operação de equipamentos portuários serão realizados através dos recursos advindos de parcela do fundo da marinha mercante – fmm; da parte do fundo de desenvolvimento do ensino profissional marítimo – fdepm recolhido das atividades econômicas de serviços portuários, órgão de gestão de mão-de-obra e administração e exploração de portos e de parcela dos royalties do petróleo e gás natural, com base na lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013, que dispõe sobre a destinação para as áreas de educação e saúde de parcela da participação no resultado ou da compensação financeira pela exploração de petróleo e gás natural; no art. 50-f da lei 9.478/1997 e da portaria ANP nº 29/2001.</p>
	<p>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:</p>	<p>Art. 3º - Igual:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>vii – incentivo às instituições integrantes da rede federal de educação profissional, científica e tecnológica que possuam instalações próximas a instalações portuárias para atuarem na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os</p>

		níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica.”
	Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.	<p><u>Art. 44 Igual</u></p> <p><u>§1º - o contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho firmados pelos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização deverão ser obrigatoriamente pactuados com os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários, conforme descrito no art.40, caput, desta lei.</u></p> <p><u>§2º - os atuais contratos de adesão firmados pelas instalações portuárias sujeitas a regime de autorização com o poder concedente deverão ser obrigatoriamente ajustados no prazo máximo de 90 (noventa) dias, cujo descumprimento do referido prazo sujeitará o agente público responsável à processo de apuração de improbidade administrativa.”</u></p> <p><u>§3º - constitui infração administrativa a que se sujeita o autorizatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho a que alude o §1º ou deixar de renová-lo, devendo a agência reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais.”</u></p>
	Decreto 6759/2009	<u>REVOGAR</u>

	<p>“Art. 670. As mercadorias nacionais ou nacionalizadas, destinadas ao mercado interno em transporte de cabotagem, não poderão ser depositadas em recinto alfandegado.</p> <p>Parágrafo único. A autoridade aduaneira, para atender a situações especiais, poderá autorizar o depósito das mercadorias de que trata o caput em recinto alfandegado, no prazo e nas condições que estabelecer.”</p>	
		<p><u>Incluir os parágrafos §4º e §5º ao art. 3º da Lei nº 14.301/2022, que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), bem como a modificação do texto da sua alínea “g”;</u> “Art. 3º - [...] <u>III -</u></p>

		<p>[...]</p> <p>g) inovação, <u>pesquisa</u> e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento, nas dimensões econômica, <u>ambiental e social</u> do transporte de cabotagem;</p> <p>[...]</p> <p><u>§ 4º - Quando do previsto pelo Art.3º, Inciso III, Alínea “g” a empresa habilitada no BR do Mar deverá, preferencialmente, firmar convênio com instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, para fins de pesquisa e extensão;</u></p> <p><u>§ 5º - A empresa habilitada no BR do Mar na forma prevista em Lei, fará jus à dedução, para efeito de apuração do lucro líquido, de valor correspondente à soma dos dispêndios realizados no período de apuração com pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica classificável como despesas operacionais pela legislação do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica – IRPJ.”</u></p>
	<p>Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas: (Redaçã</p>	<p><u>Incluir, expressamente no Art.5º, Inciso III, no Art.5º-C, II o INDICADOR DE ACIDENTE DO TRABALHO nos portos como métrica para aferição de serviço adequado pelas administrações dos portos organizados, dos</u></p>

	<p><u>o dada pela Lei nº 14.047, de 2020)</u></p> <p>.....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;</p> <p>Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p> <p>.....</p> <p>II - ao modo, à forma e às condições da exploração da instalação portuária;</p>	<p><u>arrendatários de áreas e instalações portuárias, dos operadores portuários e dos autorizatários de instalações portuárias, definindo mais detalhadamente os acidentes do trabalho nas condições de segurança, conforme expresso na Lei nº 8.987/1995 e, inserindo-o também na LEI DOS PORTOS o indicador ESG para o setor, devendo o atual indicador IDA da Antaq ser ampliado para abranger os demais eixos do conceito ESG.</u></p>
	<p><u>Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004,</u></p> <p>Art. 17. O produto da arrecadação do</p>	

	<p>AFRMM será destinado:</p> <p>.....</p> <p>-</p>	<p><u>“Art. 17 -Iguar</u></p> <p><u>§ 9º - Os Fundos de que tratam os §2º e §3º que, em parte, custeiam os programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico, assim como o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional, criado pela Lei nº 5.461/1968, deverão incentivar, através da destinação de recursos, a implantação e/ou manutenção de cursos técnicos de formação inicial e continuada no segmento portuário nos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Estados que possuam instalações portuárias em seu território de influencia, em especial, para a aquisição e manutenção de simuladores de guindastes e empilhadeiras.</u></p>
	<p><u>LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2011</u></p> <p><u>Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado</u></p>	<p>“Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária, <u>por consórcio público</u> ou pela entidade concessionária do porto organizado.</p>

	<p>Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.</p> <p>§ 1º A prorrogação antecipada 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 60 (sessenta) dias.</p> <p>§ 3º Caso, a critério do poder concedente,</p>	<p>Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, E 12.815, de 5 de Junho de 2013, poderão ser prorrogados <u>por períodos sucessivos até o limite de 70 (setenta) anos</u>, desde que:</p> <p><u>i – haja o cumprimento das obrigações contratuais pelo arrendatário, a ser atestado pela companhia de desenvolvimento portuário [ou autoridade portuária]; e</u></p> <p><u>ii - o arrendatário promova a prestação adequada dos serviços portuários que lhe cabem.</u></p> <p><u>§ 1º o arrendatário que estiver interessado na prorrogação antecipada do contrato deverá apresentar o requerimento de prorrogação antecipada com a comprovação do cumprimento dos requisitos dos incisos i e ii do caput antes do último quinquênio de vigência do contrato.</u></p>

	<p>a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.</p>	<p>§ 2º Igual par. 3 da Lei atual</p> <p><u>§ 3º o indeferimento do pedido de prorrogação antecipada pelo poder concedente não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual ordinária."</u></p>
	<p>Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p> <p>.....</p> <p>IV - aos investimentos de responsabilidade do contratado;</p>	<p>Art. 5º-C. Igual</p> <p>[...]</p> <p>IV - aos investimentos <u>que sejam eventualmente de</u> responsabilidade do contratado;</p> <p><u>Parágrafo único. Nos contratos com cláusulas de reversibilidade de bens, as partes são livres para negociar as condições da reversibilidade, inclusive definição dos bens e valores de indenização de uma parte à outra."</u></p>

	<p>Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:</p>	<p>ART. 5º Igual</p> <p>[...]</p> <p><u>§ 3º será cabível o reequilíbrio cautelar do contrato de concessão, cobrindo até 80% (oitenta por cento) do desequilíbrio estimado, desde que esteja presente ao menos um dos seguintes requisitos:</u></p> <p><u>i – esteja caracterizado o potencial comprometimento da continuidade da prestação dos serviços ou da solvência da concessionária;</u></p> <p><u>ii – haja proximidade do encerramento do prazo de vigência do contrato; ou</u></p> <p><u>iii – o desequilíbrio projetado leve a um impacto, em termos de custos adicionais ou de perda de receita do concessionário, de mais de 5% (cinco por cento).</u></p> <p><u>§ 4º caberá à antaq a edição de resolução dispondo sobre o reequilíbrio cautelar."</u></p>
	<p>art. 5º-c. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p>	<p>Art. 5C Igual</p> <p>[...]</p> <p><u>§ 1º será cabível o reequilíbrio cautelar do contrato de arrendamento, cobrindo até 80% (oitenta por cento) do desequilíbrio estimado, desde que esteja presente ao menos um dos seguintes requisitos:</u></p> <p><u>i – esteja caracterizado o potencial comprometimento da continuidade da</u></p>

		<p><u>prestação dos serviços ou da solvência da concessionária;</u></p> <p><u>ii – haja proximidade do encerramento do prazo de vigência do contrato; ou</u></p> <p><u>iii – o desequilíbrio projetado leve a um impacto, em termos de custos adicionais ou de perda de receita do arrendatário, de mais de 5% (cinco por cento).</u></p> <p><u>§ 2º caberá à antaq a edição de resolução dispondo sobre o reequilíbrio cautelar."</u></p>
	<p>Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.</p>	<p>Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.</p> <p>[...]</p> <p>§ 4º Consideram-se pré-qualificados como operadores portuários a administração do porto, OS ARRENDATÁRIOS E OS AUTORIZATÁRIOS DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS."</p>
		<p>Trocar o termo "autoridade portuária" por "companhia de desenvolvimento portuário" ou CDP (port development companies ou PDC). Inclusão de inciso XVI ao parágrafo 1o do art.</p>

	<p>Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.</p> <p>§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:</p>	<p>17 da Lei 12.815, com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 17. Igual</p> <p>§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada <u>companhia de desenvolvimento portuário</u>:</p> <p>[...]</p> <p><u>XVI – estimular o desenvolvimento do porto organizado por meio de medidas concretas que serão reportadas anualmente ao poder concedente mediante relatório demonstrando seus impactos efetivos na competitividade do porto.</u>"</p> <p>2) Substituir todas as expressões “autoridade portuária” por “companhia de desenvolvimento portuário”.</p>
	<p>Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:</p>	<p>Art. 2 Igual</p> <p>Parágrafo único. Não incide Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU sobre a área do</p>

		porto organizado, ainda que total ou parcialmente destinada à exploração de atividades econômicas, na forma do art. 150, inciso VI, alínea 'a', da Constituição Federal.
	-	<p><u>"Art. 52-A. A dragagem nos portos e hidrovias será tratada como empreendimento de interesse estratégico e terá prioridade nacional perante todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive no âmbito dos órgãos licenciadores competentes."</u> O segundo é a <u>previsão legal expressa da possibilidade de concessão de canais de acesso.: a inclusão de um art. 54-A à Lei 12.815 com a seguinte redação:</u></p> <p><u>"Art. 54-A. A infraestrutura de acesso aquaviário dos portos organizados poderá ser objeto de contratos de concessão com prazo de até 35 (trinta e cinco) anos, prorrogáveis até 70 (setenta) anos".</u></p>
	Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto	Art. 8º Igual

	<p>organizado, compreendendo as seguintes modalidades:</p> <p>§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:</p>	<p>[...]</p> <p>§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até <u>35 (trinta e cinco) anos</u>, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:"</p>
		<p>Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p> <p>[...]</p> <p><u>§ 1º Os contratos de arrendamento portuário, incluindo os contratos em vigor que foram firmados sob a Lei nº 8.630 de 1993 e sob esta Lei, terão prazo de vigência de até 35 (trinta e cinco) anos, e poderão ser prorrogados até o máximo de 70 (setenta) anos.</u></p> <p><u>§ 2º Prorrogações do prazo contratual como medidas de reequilíbrio econômico-financeiro, inclusive como contrapartida por investimentos novos executados dentro ou fora da área arrendada, não se submetem ao limite de 70 (setenta) anos previsto no § 1º."</u></p>
	<p>Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:</p>	<p>Art. 5º Igual</p> <p>[...]</p>

	<p>Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p>	<p><u>§ 3º - Deverá ser avaliada em cada caso a conveniência de se estabelecer cláusula contratual prevendo expressamente a resolução de conflitos mediante conciliação, mediação, comitê de resolução de disputas e arbitragem, inclusive o cabimento de arbitragem de emergência, em conformidade com a Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996."</u></p> <p>Art. 5-C Igual "</p> <p>[...]</p> <p><u>Parágrafo único - Deverá ser avaliada em cada caso a conveniência de se estabelecer cláusula contratual prevendo expressamente a resolução de conflitos mediante conciliação, mediação, comitê de resolução de disputas e arbitragem, inclusive o cabimento de arbitragem de emergência, em conformidade com a Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996."</u></p>
	<p>Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado,</p>	<p>"Art. 8º Igual:</p> <p>[...]</p>

	<p>compreendendo as seguintes modalidades:</p>	<p>[...]</p> <p><u>§ 4º - Para a celebração dos contratos de adesão de que trata o § 1º, deverá ser avaliada em cada caso a conveniência de se estabelecer cláusula contratual prevendo expressamente a resolução de conflitos mediante conciliação, mediação, comitê de resolução de disputas e arbitragem, inclusive o cabimento de arbitragem de emergência, em conformidade com a Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996."</u></p>
	<p>Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios</p>	<p>Art. 63. As <u>Autoridades Portuárias</u> observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.</p> <p><u>Parágrafo único. Fica autorizada a realização de compras por meio de credenciamento.</u></p>

	<p>constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.</p>	<p><u>inclusive com a utilização de e-marketplaces, o que deverá ser objeto de regulamento editado por cada autoridade portuária."</u></p>
	-	<p>Art. 6A A licitação observará as diretrizes, regras e princípios dispostos na Lei 14.133, de 1º de abril de 2021."</p>
	-	<p>Art. 6B O Edital estabelecerá as condições para comprovação da qualificação técnico-operacional e econômico-financeira como requisito para habilitação do licitante, respeitado o disposto na Lei 14.133, de 1º de abril de 2021.</p>
	-	<p>Art. Será facultada ao arrendatário, em contrato de arrendamento portuário, independentemente do disposto nos instrumentos convocatórios ou nos atos similares de regência, a utilização de créditos líquidos e certos decorrentes de precatórios, e não poderá ser estabelecida qualquer espécie de preferência ao licitante que ofertar dinheiro em lugar dos referidos créditos"</p>
	<p>Lei nº 9.074 , de 7 de julho de 1995</p> <p>Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos</p>	<p>Art. 1</p>

	<p>termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:</p> <p>.....</p> <p>VI - estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas.</p>	<p>Revogar`</p>
	<p>Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:</p> <p>(...)</p> <p>.....</p> <p>IV - aos investimentos de responsabilidade do contratado</p>	<p>Art. 5º-C. Igual</p> <p>.....</p> <p>IV - aos investimentos de responsabilidade do contratado e <u>à possibilidade de execução de investimentos privados sem a necessidade de autorização prévia ou posterior pelo poder concedente</u>".</p>
	<p>Decreto 8.033/2013</p>	

<p>Art. 6º A realização dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto do arrendamento ou da concessão observará as diretrizes do planejamento do setor portuário, de forma a considerar o uso racional da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre e as características de cada empreendimento. (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017)</p> <p>§ 1º Os estudos de que trata o caput poderão ser realizados em versão simplificada, conforme disciplinado pela Antaq, sempre que:</p> <p>I - não haja alteração substancial da destinação da área</p>	<p><u>Art. 6º - Para a outorga de arrendamentos ou renovações de contratos portuário, a ANTAQ precificará as áreas de acordo com os parâmetros utilizados pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União - SPU e observará as diretrizes do planejamento do setor portuário, de forma a considerar o uso racional da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre e as características de cada empreendimento.</u></p> <p><u>§ 1º - A precificação de que trata o caput, deverá ocorrer por meio da avaliação de imóveis da União, ou de seu interesse, assim como a definição de parâmetros técnicos avaliatórios para cobrança em função da utilização desses bens obedecerão aos procedimentos técnicos e administrativos estabelecidos na Instrução Normativa da SPU, em consonância com a referência normativa sobre o tema e a legislação vigente.</u></p>
--	---

	<p>objeto da concessão ou do arrendamento;</p> <p>II - não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou arrendatária; ou</p> <p>II - não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou pela arrendatária; (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017)</p> <p>III - o objeto e as condições da concessão ou do arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente.</p> <p>III - o objeto e as condições da concessão ou do arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente; ou (Redação dada</p>	
--	---	--

	<p>pelo Decreto nº 9.048, de 2017)</p> <p>IV - o valor do contrato seja inferior a cem vezes o limite previsto no art. 23, caput, inciso I, alínea “c”, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e o prazo de vigência do contrato seja, no máximo, de dez anos. (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017)</p> <p>IV - o prazo de vigência do contrato seja, no máximo, de dez anos. (Redação dada pelo Decreto nº 10.672, de 2021)</p> <p>§ 2º As administrações dos portos encaminharão ao poder concedente e à Antaq todos os documentos e informações necessários ao desenvolvimento dos estudos previstos neste artigo.</p>	<p><u>§ 2º - Com a precificação da área devidamente realizada, a ANTAQ realizará o valuation do arredamento a partir do PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO PORTUÁRIO – PDZP e seu plano de negócios consistente e devidamente aprovado pelo controle e regulação, considerando os custos e benefícios, para assim definir o valor a ser pago pelo negócio, a título de contribuição condominial, podendo ser por metro quadrado de área ou por movimentação de carga.</u></p>
--	--	--

	<p>§ 3º O poder concedente poderá autorizar a elaboração, por qualquer interessado, dos estudos de que trata o caput e, caso esses sejam utilizados para a licitação, deverá assegurar o ressarcimento dos dispêndios correspondentes.</p> <p>§ 4º O escopo e a profundidade dos estudos de que trata o caput considerarão os riscos de engenharia e ambientais associados à complexidade das obras e ao local do empreendimento. (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017)</p> <p>§ 5º As modelagens dos estudos de viabilidade deverão observar a</p>	
--	---	--

<p>complexidade da atividade econômica dos diversos modelos de terminais portuários, incluídos aqueles associados a outros modelos de exploração econômica. (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017)</p> <p>Art. 7º Definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013.</p>	<p><u>Artigo 7º - Com a precificação da área e a definição da contribuição condominial, a ANTAQ fará CHAMAMENTO PÚBLICO para ofertar aos potenciais interessados a exploração econômica da área no âmbito do processo de arrendamento.</u></p> <p><u>§ 1º - O instrumento convocatório de abertura do chamamento público estabelecerá prazo de trinta dias para identificar a existência de interessados na exploração da área e da instalação portuária, cujo extrato será publicado no Diário Oficial da União e na página eletrônica da autoridade portuária.</u></p> <p><u>§ 2º - Após a realização do chamamento público, caso reste comprovada a existência de apenas um único interessado privado no arrendamento daquela área, a ANTAQ poderá dispensar o processo seletivo de caráter público e realizar a elaboração do contrato e submeter a análise e validação do Tribunal de Contas da União.</u></p> <p><u>§ 3º - Caso haja mais de uma proposta, a ANTAQ promoverá processo seletivo de caráter público para o arrendamento da área, considerando o melhor preço e o menor prazo para início dos investimentos.</u></p> <p><u>Além da revogação dos artigos que tratam do EVTEA no Decreto n. 8.033/13, faz-se necessário a revogação da Resolução ANTAQ n. 85/2022, que estabelece</u></p>
--	---

		<p><u>procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.</u></p> <p><u>Faz-se necessário também a mudança da Resolução ANTAQ n. 94/2023, que institui a comissão Permanente de Licitação e Concessões e Arrendamentos Portuários, dispondo sobre o rito administrativos dos processos. Os art. Art. 8º, 9º 10º, 18, 23, deverão ser revogados incluindo a metodologia descrita acima.</u></p>
	<p><u>Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004</u></p> <p><u>Art. 17 O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:</u></p> <p>§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados ao Fundo Naval, anualmente,</p>	<p><u>Art. 17 Igual</u></p> <p>§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados ao Fundo Naval, anualmente e <u>aos Institutos Federais de Educação Profissional e Tecnológica</u> os seguintes percentuais:</p>

	<p>os seguintes percentuais: (Redação dada pela Lei nº 14.301, de 2022)</p> <p>III - 10% (dez por cento) para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional</p>	<p>[...]</p> <p><u>III - 10% (dez por cento) para custeio dos projetos de implantação e/ou manutenção, pesquisa e extensão de cursos técnicos de formação inicial ou continuada no segmento portuário, para os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Municípios que possuam instalações portuárias, em especial, para a aquisição e manutenção de simuladores de guindastes e empilhadeiras.</u></p> <p><u>§ 9º - Os recursos arrecadados deverão incentivar, via instituto da transferência fundo a fundo nos termos do Art.17, caput, da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000, com vinculação da finalidade dos recursos, a implantação e/ou manutenção, pesquisa e extensão, nos cursos técnicos de formação inicial ou continuada no segmento portuário, dos Institutos Federais de</u></p>
--	--	---

		<p><u>Educação, Ciência e Tecnologia nos Municípios que possuem instalações portuárias.</u></p> <p><u>§ 10 – A gestão dos recursos transferidos pela União será através de Comitê Gestor da Formação Profissional e Tecnológica do setor portuário, órgão executivo do Fórum Permanente de Educação Profissional e Tecnológica dos Portos instituído pelo Art.33, §4º da Lei nº 12.815/2014, normatizado através de regulamento, com fundamento no art. 84, incisos II e VI, alínea "a", da Constituição, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.</u></p> <p><u>§11 – Para fins de transferência dos recursos, de forma equitativa para os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Municípios que possuem cursos na área portuária estes deverão formalizar, por meio de plano de trabalho e ação apresentado pelo Comitê Gestor da Formação Profissional e Tecnológica, em prazo estabelecido na forma do regulamento, o Projeto Pedagógico do curso Técnico em Portos.</u></p> <p><u>§ 12 - Os recursos deverão ser transferidos pela União aos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Municípios para conta bancária específica, aberta em instituição financeira federal, após a aprovação dos planos de trabalho e ação.</u></p>
--	--	--

	<p><u>Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:</u></p>	<p>Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013</p> <p><u>Art. 33.....</u></p> <p><u>§ 6º - O fórum permanente previsto pelo §4º, terá como organismo executivo um Comitê Gestor de Educação Profissional e Tecnológica, com a finalidade de governança da educação profissional, no âmbito dos Institutos Federais de Educação Profissional e Tecnológica, que terá as seguintes atribuições:</u></p> <p><u>I - estabelecer diretrizes estratégicas relacionadas à Educação Profissional e Tecnológica do setor portuário no âmbito estadual;</u></p> <p><u>II - estabelecer diretrizes para a organização das relações entre o Governo e a sociedade civil quanto aos aspectos de educação profissional e tecnológica dos trabalhadores nos portos;</u></p> <p><u>III - propor programas de pesquisa e desenvolvimento relacionados ao setor portuário, que permitam a manutenção do nível de qualidade técnica e inovação;</u></p> <p><u>IV- deliberar sobre quaisquer questões encaminhadas, relativamente aos aspectos</u></p>

		<u>de educação profissional e tecnológica dos trabalhadores nos portos; e</u> <u>V - aprovar o seu regimento interno.</u>
--	--	--

Esse é o resumo das atividades realizadas pela Subcomissão

II.

3.3 SUBCOMISSÃO III

3.3.1 Introdução

A Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias – CEPORTOS foi instituída por ato do Presidente da Câmara dos Deputados, em 22 de dezembro de 2023, com a finalidade de apresentar anteprojeto de proposição legislativa para revisão e atualização do arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de Portos e Instalações Portuária Brasileiras.

Para melhor sistematizar o trabalho da CEPORTOS, foram criadas três subcomissões. Coube à **Subcomissão III** apreciar os aspectos relativos às “Relações de Trabalho e Qualificação da mão de obra no sistema portuário”, devendo ser examinados, entre outros temas correlatos: *i)* modernização na gestão e regramentos aplicáveis ao trabalho portuário operacional, regulado pelo art. 40 da Lei nº 12.815/13, como avulso e com vínculo empregatício; *ii)* programa de renovação dos quadros de trabalhadores portuários operacionais; *iii)* modernização nos regramentos aplicáveis para os demais trabalhadores que atuam no sistema portuário; e *iv)* solução para os recursos pagos para o sistema de treinamentos no setor portuário, garantindo a sua disponibilização para todos os envolvidos e também para a pesquisa e desenvolvimento tecnológico do setor.

Os trabalhos se iniciaram em 12 de março de 2024, quando foi realizada a reunião de instalação da Comissão, tendo sido designado como Presidente o Ministro Douglas Alencar Rodrigues e, como relator, o Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira.

Na área de abrangência da Subcomissão III, foram realizadas duas audiências públicas, com o objetivo de ouvir opiniões, sugestões e demandas dos atores sociais diretamente envolvidos com a questão do sistema portuário.

Além disso, foram recebidas sugestões encaminhadas à secretaria da Comissão por representantes dos trabalhadores portuários, das

entidades portuárias e por outros interessados, que trouxeram contribuições adicionais para o andamento dos trabalhos.

Como resultado dos trabalhos desta Subcomissão, são entregues ao ilustre relator-geral o presente relatório e a minuta de anteprojeto relativa à parte das relações trabalhistas para análise da Comissão Especial em sua composição plena.

3.3.2 Audiências públicas

Foram organizadas duas audiências públicas no âmbito da Subcomissão III, uma em Vitória, no Espírito Santo, e outra em Brasília, no Distrito Federal. Além dessas, realizou-se uma audiência em Brasília para ouvir os membros consultores

a) Audiência Pública nº 01 – dia 11/04/2024

A primeira audiência pública foi realizada no dia 11 de abril, em Vitória, no Espírito Santo, no auditório da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Seccional Espírito Santo, e teve por objeto ouvir opiniões, sugestões e demandas dos representantes de entidades sindicais de trabalhadores de âmbito nacional, além de juristas, envolvendo os principais aspectos trabalhistas do setor portuário, e contou com a presença dos seguintes convidados:

- Sr. José Adilson Pereira, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE);
- Dr. Bruno Dall'Orto Marques, representando a FNE;
- Sr. Mario Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB);
- Sr. Eduardo Guterra, Vice-Presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP);
- Dr. Ronaldo Curado Fleury, representando a FNP.

Como linhas gerais, os expositores sugeriram a manutenção da atual sistemática relativa ao trabalho portuário constante da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, em especial, os dispositivos acerca do “Trabalho Portuário”, com ênfase na manutenção da atribuição do órgão de gestão no fornecimento de mão de obra portuária avulsa, defendendo a manutenção dos dois modelos portuários, com trabalhadores avulsos e trabalhadores com vínculo.

As sugestões feitas pelos expositores na audiência pública em Vitória podem ser resumidas no documento enviado pelo conjunto das federações representantes dos trabalhadores intitulado “Pleito dos trabalhadores em face da discussão sobre alteração da Lei nº 12.815”, e que, juntamente com outras apresentações, foram encaminhadas à secretaria da CEPORTOS e serão objeto de detalhamento mais adiante.

b) Audiência Pública nº 02 – dia 17/04/2024

A segunda audiência foi realizada no dia 17 de abril, em Brasília-DF, no auditório do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), e teve por objeto ouvir opiniões, sugestões e demandas dos representantes das associações nacionais do setor econômico portuário além de juristas, envolvendo os principais aspectos trabalhistas do setor portuário, e contou com a presença dos seguintes convidados:

- Sr. Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP);
- Sr. Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP);
- Sr. Caio Morel, Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC);
- Sr. Murillo Barbosa, Diretor-Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP);
- Sr. Ricardo Molitzas, Presidente do Conselho Gestor do Instituto Brasil Logística (IBL);
- Sr. Mário Povia, Diretor Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI);

- Sr. João Emmanuel Poggi de Lemos Neto, Coordenador do Comitê Técnico Permanente dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (CONOGMO);
- Sra. Shana Carolina Colaço Vaz Bertol, Coordenadora-Adjunta da CONOGMO).

As intervenções dos representantes do setor econômico portuário, ao contrário das manifestações do setor trabalhista, foram no sentido de se reformular a Lei nº 12.815, de 2013, para reduzir a burocracia na gestão dos negócios, a falta de liberdade para investir e as dificuldades para contratação de mão de obra nos portos públicos.

Apesar de defenderem a coexistência dos dois tipos de contratação de mão de obra – avulsa e com vínculo empregatício – na legislação, pleiteiam uma maior competitividade, deixando aos portos organizados a liberdade de escolha do tipo de contratação, bem como a definição das equipes, das condições de trabalho e da remuneração da mão de obra.

Defendem, ainda, o aperfeiçoamento do OGMO, com as seguintes medidas: centralização do OGMO apenas na gestão do trabalho avulso, revisão nos regramentos de solidariedade e possibilidade de encerramento do OGMO onde não houver necessidade de trabalho avulso, mediante indenização, entre outras.

Ressalte-se que, assim como no caso da representação dos trabalhadores, também os representantes do setor econômico portuário encaminharam as suas sugestões para a secretaria da CEPORTOS, as quais serão detalhadas mais adiante.

c) Audiência Pública – dia 26/08/2024

No dia 26 de agosto, em Brasília-DF, nas dependências da Câmara dos Deputados, realizou-se uma audiência pública para receber avaliações e sugestões dos membros consultores da CEPORTOS. Foram apresentados temas relacionados às três Subcomissões e, no âmbito específico da Subcomissão III, os representantes dos trabalhadores ratificaram seus posicionamentos em defesa da categoria, com enfoque específico na

manutenção da exclusividade para a contratação de mão de obra avulsa, enquanto os representantes da classe empresarial defenderam a substituição da exclusividade por um sistema de prioridade nessa contratação.

3.3.3 Comunicações recebidas

a) Sugestões recebidas

a.1) Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC)

A ABAC encaminha as seguintes sugestões no âmbito da Subcomissão III: *i*) modernização na gestão e regramentos aplicáveis ao trabalho portuário, avulso e com vínculo empregatício; *ii*) programa de renovação dos quadros de trabalhadores portuários; *iii*) modernização nos regramentos aplicáveis aos demais trabalhadores que atuam no sistema portuário; e *iv*) solução para os recursos pagos para o sistema de treinamentos no setor portuário, garantindo a sua disponibilização para todos os envolvidos e também para a pesquisa e desenvolvimento tecnológico do setor.

a.2) Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (FENAMAR)

No âmbito da Subcomissão III, a FENAMAR apresenta apenas a sugestão de se positivar a cobrança do THC (taxa de movimentação no terminal) pelas empresas de transporte marítimo.

a.3) Dr. Mário Teixeira (Fenccovib)

O Dr. Mário encaminha três sugestões em dias distintos.

Na primeira, a título de contribuição, encaminha os regulamentos do trabalho portuário na Espanha e na Bélgica.

Na segunda, o material encaminhado sugere a inclusão da categoria dos amarradores na Lei nº 12.815, de 2013.

Por fim, encaminha uma reflexão em defesa da manutenção da exclusividade na contratação de trabalhadores portuários.

a.4) Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP)

As contribuições encaminhadas pelo IBP são as mesmas apresentadas pela ABAC.

a.5) Dr. Luiz Fernando Barbosa Santos:

O Dr. Luiz Fernando encaminha as seguintes sugestões para consideração da Comissão Especial:

a) acrescentar três parágrafos ao art. 44 da Lei nº 12.815/2013, com as seguintes redações: § 1º O contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho firmados pelos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização deverão ser obrigatoriamente pactuados com os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários, conforme descrito no art. 40, *caput*, desta Lei; § 2º Os atuais Contratos de Adesão firmados pelas instalações portuárias sujeitas a regime de autorização com o poder concedente deverão ser obrigatoriamente ajustados no prazo máximo de 90 (noventa) dias, cujo descumprimento do referido prazo sujeitará o agente público responsável a processo de apuração de improbidade administrativa; § 3º Constitui infração administrativa a que se sujeita o autoritário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho a que alude o § 1º ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais”.

b) transferir a educação profissional e tecnológica do setor portuário para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação, complementando o custeio dos institutos federais que irão ministrar esses cursos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM).

c) em relação à qualificação da mão de obra, propõe algumas alterações no **Decreto nº 968, de 1993**, integrando a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica ao

sistema de treinamento do setor portuário, destinando-lhe recursos do Fundo de Desenvolvimento Profissional Marítimo.

a.6) Dr. Ronaldo Curado Fleury:

Dr. Ronaldo Fleury encaminha o artigo “A exclusividade na contratação de trabalhadores portuários. A segurança do meio ambiente portuário e a proteção diante da evolução tecnológica”, em que defende a manutenção da exclusividade da contratação de trabalhadores portuários matriculados no OGMO.

a.7) Sindicato dos Guardas Portuários do Estado do Rio de Janeiro (SINDGUAPOR-RJ):

A contribuição enviada pelo SINDGUAPOR-RJ sugere a inclusão de dispositivo na lei conferindo à administração do porto organizado (Autoridade Portuária) competência para “organizar e regulamentar com pessoal do seu próprio quadro funcional a Guarda Portuária, a fim de prover a vigilância, a segurança e a fiscalização dos serviços e atividades, bem como o controle de acesso de veículos e pessoas, nos portos públicos e terminais de uso privativo dentro da área do porto organizado”.

a.8) Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP):

Na parte específica da temática da Subcomissão III, o SOPESP apresentou as seguintes sugestões:

- a) Inserir dentre as competências do OGMO a subordinação dos trabalhadores às normas definidas internamente quando não houver instrumento normativo em vigor.
- b) Excluir a previsão de cooperativa de trabalhadores portuários.
- c) Ajustar a forma de pagamento e recolhimento de encargos sociais pelo OGMO, estabelecendo prazos quinzenais para o pagamento aos trabalhadores, e fixando contas segregadas para remuneração dos trabalhadores não passíveis de bloqueios judiciais.
- d) Inserir na lei a representatividade institucional e sindical dos OGMOS, em âmbito nacional, perante as autoridades.

e) Exclusão de previsão de penalidades aplicáveis pelo OGMO aos trabalhadores vinculados, mantendo a competência em relação aos trabalhadores avulsos, salvo se houver instrumento coletivo sobre o tema.

f) Previsão de cancelamento de inscrição de trabalhador portuário avulso por morte, por idade (70 anos), por aposentadoria e por cancelamento de registro.

g) Estabelecer regramento para cancelamento de registro, que será processado pelo OGMO a partir de decisão por assembleia dos tomadores de serviço, prevendo-se a indenização com base no FGTS.

h) Excluir a responsabilidade solidária entre operador portuário e OGMO por acidente do trabalho ou doença ocupacional do trabalhador portuário avulso. A responsabilidade do OGMO deverá ser por não repasse de remuneração ou pagamento de encargos e tributos que tenha recebido do operador portuário, exclusivamente.

i) Substituição da comissão paritária por regras internas do OGMO, estabelecidas em assembleia dos operadores de serviços, com ampla divulgação.

j) Substituição do conselho de supervisão pelo conselho fiscal, com participação exclusiva dos operadores portuários.

k) Extinção do Cadastro de trabalhador portuário avulso.

l) Abertura de registro de trabalhadores a partir de estudos de contingente de trabalho e mão de obra e da aprovação pelos operadores portuários, cabendo ao OGMO sua realização, com regras específicas para realização do processo seletivo.

m) Liberdade na contratação de trabalhadores por operadores portuários, substituindo a regra da exclusividade pela prioridade de trabalhadores avulsos.

n) Deixar a cargo dos operadores portuários a qualificação dos trabalhadores com vínculo, bem como a definição do quantitativo de equipes.

o) A legislação deve estabelecer a multifuncionalidade como prioridade, na medida em que haja trabalhadores nessas condições nas diversas localidades.

p) Previsão de encerramento das atividades do OGMO nas localidades onde não haja operadores portuários ou quando só haja operadores portuários atuando com mão de obra com vínculo, permitida a sua reativação. Estabelecer previsão legal de procedimentos para o encerramento, implantação ou reativação de OGMOs, estabelecendo que a guarda de documentos deve permanecer sob a responsabilidade da autoridade portuária, operador portuário originário.

q) Revogação da Lei nº 4.860/1965, que trata do regime de trabalho nos portos e instituiu o adicional de riscos.

a.9) Trabalhadores portuários da região do Itajaí-SC:

Os trabalhadores da região do Itajaí/SC apresentaram documento com as seguintes sugestões:

a) inserir dentre as competências do OGMO a subordinação dos trabalhadores às normas definidas internamente quando não houver instrumento normativo em vigor;

b) excluir a previsão de cooperativa de trabalhadores portuários;

c) ajustar a forma de pagamento e recolhimento de encargos sociais pelo OGMO, estabelecendo prazos quinzenais para o pagamento aos trabalhadores, e fixando contas segregadas para remuneração dos trabalhadores não passíveis de bloqueios judiciais;

d) inserir na lei a representatividade institucional e sindical dos OGMOs, em âmbito nacional, perante as autoridades;

e) permissão para que o trabalhador portuário avulso possa ser transferido temporariamente para outras bases;

f) manutenção da exclusividade;

g) expansão do cais público;

h) prever a responsabilidade do operador portuário na capacitação do trabalhador portuário avulso quando houver a aquisição ou o desenvolvimento de novos equipamentos.

a.10) Sindicato dos Amarradores e Desatracadores de Navios nos Portos do Espírito Santo (Sindamarradores):

A contribuição do Sindamarradores visa a inclusão da atividade de amarração, desamarração e puxada de embarcações no art. 40 da Lei nº 12.815, de 1993.

a.11) Triunfo Logística:

A Triunfo Logística encaminha cópias da divulgação de edital de processo seletivo para a contratação de trabalhador de capatazia, com vínculo de emprego, para trabalhar no porto do Rio de Janeiro.

a.12) Logística Brasil:

Em decorrência de sua participação na audiência pública realizada em Itajaí/SC, a Logística Brasil encaminhou sugestões relativas a todas as Subcomissões a serem apreciadas pela Comissão Especial. Em relação especialmente à Subcomissão III, defendeu o fim da exclusividade na contratação de mão de obra.

a.13) Federações de trabalhadores (Fenccovib, FNE e FNP):

As sugestões encaminhadas conjuntamente pelas Federações de trabalhadores à secretaria da Comissão Especial são as seguintes:

a) manutenção da exclusividade na contratação de mão de obra, da condição de categoria profissional diferenciada e da garantia de prescrição quinquenal;

b) não admitir a terceirização no trabalho portuário;

c) cumprir a Convenção nº 137 da OIT, especialmente pelos TUPs, criando, inclusive, garantia de renda ao trabalhador cuja atividade portuária seja o único emprego;

- d) incluir dispositivo para impedir a assimetria concorrencial;
- e) garantir a qualificação dos trabalhadores pelos operadores portuários e OGMOs;
- f) criar normas para novos acessos compulsórios nos quadros de trabalhadores nos OGMOs;
- g) manutenção da solidariedade entre o OGMO e o operador portuário;
- h) preservação das prerrogativas da Autoridade Portuária;
- i) manter a obrigatoriedade da segurança portuária pública a cargo da Guarda Portuária;
- j) considerar as operações em TUPs como atividades portuárias para todos os fins;
- k) manutenção dos dispositivos do Capítulo VI da Lei nº 12.815, de 1993;
- l) regulamentar a categoria de amarradores como serviço correlato de capatazia junto ao OGMO.

a.14) Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva):

O Sindestiva apresentou as seguintes sugestões à Secretaria da CEPORTOS:

- a) manutenção da exclusividade (art. 40, § 2º);
- b) manutenção da condição de categoria profissional diferenciada (art. 40, § 4º);
- c) manutenção da prescrição quinquenal (art. 37, § 4º);
- d) contra a terceirização do trabalho portuário (art. 40, *caput* e § 2º);

e) aplicação da Convenção 133 da OIT, especialmente pelos TUPs (art. 43, parágrafo único);

f) manutenção da solidariedade do OGMO e aplicação de qualificação, treinamento e PDV para os trabalhadores (art. 33, incisos II e III);

g) abertura de vagas através de forma e periodicidade (art. 32, inciso V);

h) manter e observar os princípios negociais previstos na legislação (art. 32, parágrafo único);

i) defesa da Autoridade Portuária e preservação de suas prerrogativas (art. 17);

j) manter obrigatoriedade da segurança portuária pública exercida pela Guarda Portuária (art. 17, inciso XV);

k) cumprimento dos dispositivos legais sobre incentivo ao desligamento (alínea C do inciso II e inciso III do art. 33), sobre abertura de novas vagas (incisos IV e V do art. 32) e sobre habilitação e treinamento da mão de obra (inciso III do art. 32 e alíneas “a” e “b” do inciso II art. 33).

a.15) Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ):

As sugestões apresentadas pelo IBÁ na área de competência da Subcomissão III são:

a) restringir a atuação do OGMO aos trabalhadores portuários avulsos, excluindo os trabalhadores com vínculo empregatício (retirada da referência ao “trabalhador portuário” dos incisos do art. 32);

b) submeter aos tomadores de serviços a definição dos quantitativos e das funções necessárias para contratação de mão de obra, dando-se prioridade aos trabalhadores multifuncionais (sugestão: incluir inciso VI e § 3º ao art. 32 –inciso VI - *receber e processar requisições de qualquer tomador de serviço que optar pela utilização de trabalhadores portuários avulsos, considerando os*

quantitativos e funções definidos pelo próprio tomador para fins de realização das respectivas escalas, de acordo com os trabalhadores que estiverem disponíveis e se apresentarem para o trabalho; § 3º A escalação de trabalhadores, prevista no inciso VI do presente artigo, será sempre iniciada dentre os trabalhadores multifuncionais);

c) incluir inciso VII ao art. 32 para que os OGMOs adotem providências para aprimorar e renovar a mão de obra (sugestão: *VII - adotar providências voltadas ao aprimoramento da mão de obra e ao fomento da profissão de trabalhador portuário, mediante a permanente disponibilização de programas de formação, atualização e treinamento de novos profissionais);*

d) incluir um § 2º ao art. 32 prevendo que o OGMO manterá uma conta corrente exclusiva para o recebimento dos valores relativos a pagamentos aos trabalhadores portuários avulsos e recolhimentos de encargos e contribuições sociais, não sujeita a medidas judiciais de constrição (sugestão: § 2º Cada OGMO manterá conta corrente bancária segregada e exclusiva para o recebimento dos valores relativos a pagamentos aos trabalhadores portuários avulsos e para os recolhimentos de encargos sociais e outras contribuições aplicáveis, nos termos previstos no inciso VII do presente artigo, não sujeita a medidas judiciais de constrição, tais como bloqueios ou sequestros judiciais);

e) incluir um § 3º ao art. 32 determinando que se priorize a contratação de trabalhadores multifuncionais, em complemento à sugestão de submeter ao OGMO a definição sobre quantitativo e funções para contratação de mão de obra, propondo a inclusão do (§ 3º A escalação de trabalhadores, prevista no inciso VI do presente artigo, será sempre iniciada dentre os trabalhadores multifuncionais);

f) promover algumas alterações nas competências do OGMO constantes do art. 33²⁷, para:

f.1) incluir um inciso para dispor que o próprio OGMO estabelecerá os procedimentos para o exercício de suas competências (sugestão: I – estabelecer os procedimentos a serem observados para o pleno exercício de suas competências enquanto órgão gestor da mão de obra do trabalho portuário, compreendendo, mas não se limitando a: a) aplicação das normas e sanções disciplinares; b) estabelecimento de controles de assiduidade; c) sistemáticas de escalação, inclusive de natureza compulsória, e critérios de rodízio a serem observados para os trabalhadores portuários avulsos; e d) prazos, condições e obrigações envolvendo programas de atualização e treinamentos, que abarquem os trabalhadores portuários e os trabalhadores portuários avulsos);

f.2) alterar os dispositivos sobre formação e qualificação de mão de obra – inciso II do art. 33 – alterando as alíneas “a” e “c” e excluindo a alínea “b”, que foi unificada à alínea “a” (sugestão: a) a formação e habilitação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, preferencialmente como multifuncional, adequando-o permanentemente aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de equipamentos portuários, mediante a realização de cursos de reciclagem e aprimoramento; b) a criação e execução de programas de incentivo ao cancelamento do registro, aposentadoria voluntária do trabalhador portuário avulso, sem ônus para o trabalhador e para o próprio órgão de gestão de mão de obra, mediante a arrecadação das contribuições referentes a tais programas e o posterior repasse aos seus beneficiários);

²⁷ A sugestão apresentou algumas das modificações renumeradas. Para uma melhor compreensão, utilizamos como correspondência a numeração da legislação vigente.

f.3) incluir um inciso ao artigo (sugestão: IV - determinar, em cada porto organizado, o cancelamento, sem justa causa, total, parcial ou individual, dos registros de trabalhadores portuários avulsos, mediante deliberação dos associados na forma de seus respectivos estatutos);

f.4) incluir um parágrafo ao artigo (sugestão: § 1º Cada trabalhador portuário avulso com o registro cancelado, na forma do inciso III do presente artigo, receberá a título de indenização o valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, na forma prevista no § 1º do Art. 18 da Lei 8.036 de 11 de maio de 1990);

f.5) excluir o inciso III do art. 33;

f.6) alterar os incisos IV e V do artigo (sugestão: IV – Arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão, aprovadas na forma de seus estatutos, cuja obrigação, para todos os fins de direito, terá força de título executivo extrajudicial, desde que revestida de certeza, liquidez e exigibilidade; V – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso, nos termos das Normas Regulamentadoras aplicáveis; e);

f.7) alterar o § 2º do art. 33 (sugestão: § 2º O órgão de gestão de mão de obra responde solidariamente apenas pelo valor recebido na forma de repasse da remuneração devida aos trabalhadores portuários na forma de avulso e respectivos encargos sociais ou tributários que tenha efetivamente recebido dos requisitantes de mão de obra avulsa, não se estendendo sua responsabilidade a quaisquer outras obrigações ou valores que eventualmente sejam questionados junto aos requisitantes de mão-de-obra de trabalhador portuário, mesmo que em decorrência de reclamações trabalhistas ou de ações de cumprimento.);

f.8) incluir dois novos parágrafos (sugestão: § 6º Não será considerada como carga horária extraordinária de trabalho aquela resultante de escalação pelo órgão de gestão de mão de obra, de trabalhador que tenha livremente se habilitado para o trabalho, desde que prevista em acordo ou convenção coletiva de trabalho, regulando as excepcionalidades operacionais; e § 7º Não haverá responsabilidade subsidiária nem solidária do órgão de gestão de mão de obra por acidente de trabalho ou por eventual doença ocupacional do trabalhador portuário).

g) Incluir dispositivos para dispor sobre a prescrição quanto aos limites das responsabilidades do OGMO pela cobrança de créditos decorrentes da relação de trabalho (sugestão: Art. XX. Prescreve em 2 (dois) anos a pretensão de cobrança de eventuais créditos decorrentes da relação de trabalho portuário firmada com trabalhador avulso, a partir da data do término de cada engajamento. § 1º Para fins do cômputo do prazo de prescrição previsto no caput, a relação de trabalho portuário firmada com o trabalhador avulso deve ser considerada de forma individualizada, sem que os diferentes engajamentos constituam prestações de trato sucessivo. § 2º O órgão de gestão de mão de obra não é responsável por qualquer valor ou obrigação que tenha fato gerador pretérito ao início de suas atividades).

h) No que se refere à abrangência do trabalho portuário, a sugestão altera o art. 40 para excluir do âmbito da competência da lei as atividades de conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações e para alterar aspectos relativos às atribuições das atividades (sugestão: Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício, sob qualquer forma prevista na legislação, e/ou por trabalhadores portuários avulsos. § 1º..... I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o

recebimento, 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 de transporte de longo curso ou cabotagem, 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, quando não realizadas por sistemas informatizados. Exclusão dos incisos IV, V e VI).

i) A sugestão propõe algumas alterações na lei sob a justificativa de conferir aos tomadores de serviço maior efetividade na condução da atividade portuária. Para tanto, altera a redação dos § 2º e 5º e propõe o acréscimo de 4 novos parágrafos ao art. 40 da lei (sugestão: § 2º A contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado **poderá, nos portos organizados, ser realizada livremente, observada a legislação trabalhista aplicável.** § 5º Desde que possuam a qualificação necessária, os trabalhadores portuários avulsos **registrados** poderão desempenhar quaisquer das atividades de que trata o caput deste artigo, vedada a exigência de **novo registro** específico, independentemente de acordo ou convenção coletiva. § XXº Em se tratando da contratação de trabalhadores portuários por prazo indeterminado, cabe exclusivamente ao tomador de serviços a definição da qualificação do profissional a ser contratado e das respectivas condições de trabalho, incluindo a remuneração e eventuais benefícios. § XXº Cabe exclusivamente ao tomador de serviço a definição das funções, da composição dos turnos, do quantitativo das equipes e demais circunstâncias relevantes diante

da natureza dos serviços a serem prestados. § XXº O tomador de serviço poderá recusar a alocação de trabalhador portuário avulso, desde que o faça de forma justificada, nas hipóteses em que demonstrar que o profissional originalmente designado não apresenta a qualificação necessária para as atividades a serem desenvolvidas, podendo solicitar a sua substituição ao respectivo órgão de gestão de mão de obra. § XXº Não são considerados como trabalho portuário, tendo em conta a sua especificidade: a) os serviços acessórios de transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, limpeza, remoção de resíduos, lonamento e deslonamento, amarração de navios, serviços de preparação prévia à movimentação de mercadorias, e demais serviços correlatos, os quais podem ser realizados por qualquer trabalhador; e b) os serviços realizados envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore).

j) Promove alterações no art. 41 da Lei em face da sugestão prévia de extinção do cadastro de mão de obra. Com isso, altera o *caput* do artigo, excluindo os seus incisos I e II; exclui o § 1º; altera a redação do § 2º e acrescenta um novo parágrafo. Também exclui o art. 42 da Lei (sugestão: Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos. § 2º O ingresso no registro do trabalhador avulso portuário depende de prévia seleção, segundo as funções, quantitativos, pré-requisitos e critérios de avaliação e treinamento estabelecidos exclusivamente pelo órgão de gestão de mão de obra. § XXº A inscrição do registro do trabalhador portuário avulso extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades: a) pela aposentadoria; b) por idade máxima de 70 (setenta) anos; c) por qualquer forma de cancelamento, inclusive aquele na forma do disposto no inc. IV do art. 33; d) por morte).

k) Altera o art. 43 para conferir ao tomador de serviço a competência para definir todos os aspectos relativos à prestação do trabalho, como a composição das equipes e a remuneração a ser

paga, além de revogar o art. 44 (sugestão: Art. 43. Cabe exclusivamente ao tomador de serviço requisitante da mão obra avulsa as definições da composição das equipes, da remuneração, dos adicionais, dos benefícios e das demais condições do trabalho, sendo possível a negociação de tais condições por convenção ou acordo coletivo de trabalho. Parágrafo Único - As condições ofertadas pelos tomadores de serviço, na forma do *caput*, deverão ser submetidas ao respectivo órgão de gestão de mão de obra, que dará plena divulgação para todos os trabalhadores portuários avulsos, previamente às requisições de fornecimento de mão de obra).

l) Por fim, sugere a inclusão de dispositivos na Lei para dispor sobre o aprimoramento da mão de obra e o financiamento do ensino profissional marítimo (sugestão: **Art. XX.** Poderão ser criados, internamente ao órgão de gestão de mão de obra, grupos setoriais especializados constituídos por trabalhadores portuários avulsos, que, por instrumento coletivo próprio, disciplinem os critérios de seleção, treinamento e prestação de serviços envolvendo operações especializadas. Parágrafo Único. O trabalhador portuário avulso que integrar eventual grupo setorial especializado, na forma do *caput*, continua submetido às diretrizes e regras do órgão de gestão de mão de obra, nos exatos termos da lei. / **Art. XX.** Para fins de desenvolvimento dos cursos e treinamentos previstos nesta Lei, estabelece-se que **% (incluir percentual) dos valores arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei n.º 828, de 5 de setembro de 1969, devem ser destinados ao desenvolvimento, capacitação e atualização dos trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos, a cargo do órgão de gestão de mão de obra. § 1º. Os recursos previstos no *caput* devem ser divididos entre os órgãos de gestão de mão de obra constituídos em cada porto organizado, de acordo com a necessidade de cada um. § 2º. Compete ao órgão de gestão de mão de obra aplicar os referidos recursos no treinamento

e aprimoramento dos trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos, assegurando a disponibilização de programas de desenvolvimento que atendam às necessidades do setor e garantam a formação profissional dos trabalhadores de acordo com as atualizações tecnológicas. § 3º. É vedado ao órgão de gestão de mão de obra realizar arrecadações adicionais voltadas à realização dos cursos e treinamentos. § 4º. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para definir quais os programas de desenvolvimento de realização prioritária. § 5º. O não atendimento ao disposto no § 2º acarretará a responsabilização administrativa, civil e criminal dos gestores do Fundo, assegurado o contraditório e a ampla defesa).

a.16) Sr. Arley Camino das Neves Maia:

Na condição de trabalhador portuário avulso, o Sr. Arley apresentou as seguintes sugestões à CEPORTOS:

- a) criação de contrapartidas aos arrendamentos e investimentos nos portos organizados;
- b) considerar o serviço de amarração de navios como atividade portuária de capatazia;
- c) criar programas de incentivo ao cancelamento do registro via OGMO;
- d) criar artigo que possibilite negociação do controle de assiduidade e renda mínima para os períodos de sazonalidade nos portos;
- e) criar artigo que possibilite a relação direta de trabalho entre o arrendatário ou operador portuário e os trabalhadores (sindicato ou cooperativa) sem intervenção do OGMO;
- f) tornar o OGMO mais independente, sem interferência dos operadores portuários, gerando mais autonomia fiscal e liberdade no órgão gestor.

a.17) Sr. Adde Luiz dos Santos Andrade:

O Sr. Adde encaminha uma pauta de reivindicações com as seguintes sugestões e as respectivas vinculações com os dispositivos da Lei nº 12.815, de 2013:

a) manutenção da exclusividade na contratação da mão de obra portuária (art. 40, § 2º);

b) manter a obrigatoriedade de celebração de acordo ou convenção coletiva para a gestão de mão de obra (art. 36);

c) acabar com o monopólio do OGMO para seleção e registro de mão de obra e para o estabelecimento do número de vagas, da forma e da periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso, incluindo a participação dos sindicatos nessas atribuições (art. 32, incisos IV e V);

d) modificar a forma de se fazer o estudo técnico para seleção de novos cadastros no OGMO, para que haja mais transparência e respeito às variáveis ocorridas ao longo do tempo, em especial, a não extinção do registro no OGMO por motivo de aposentadoria, a imposição das 11 horas de descanso e o quantitativo de vinculados (art. 41);

e) inclusão de um dos advogados do Sindicato de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão e de um representante dos trabalhadores dessa região na CEPORTOS;

f) sugere que os integrantes da Comissão visitem alguns portos e compareçam ao sindicato para audiência com os trabalhadores em assembleia geral.

a.18) Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP):

A ABTP apresentou um conjunto de sugestões que abrangem as áreas temáticas das três subcomissões constituídas, encaminhando, ainda, uma minuta de projeto de lei com as suas propostas. No que se refere à Subcomissão III, a proposta enfatiza a necessidade de extinção da exclusividade na contratação de mão de obra portuária por prazo indeterminado, mantendo-se as atribuições do OGMO para cadastramento e

registro apenas em relação aos trabalhadores avulsos (proposta 1). Com isso, sugere uma série de alterações na lei para adaptá-la aos novos termos, a saber:

a) restringir a atuação do OGMO à gestão dos trabalhadores portuários avulsos (TPA), permitindo-se a livre contratação dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício, propondo também a suspensão da matrícula do trabalhador portuário no OGMO enquanto perdurar o vínculo empregatício;

b) manter as contas de pagamentos de remuneração do trabalhador portuário avulso e dos recolhimentos de encargos decorrentes de sua contratação em conta segregada não sujeita a bloqueios e penhoras;

c) priorizar a contratação de trabalhadores multifuncionais na formação das escalas;

d) renovar o contingente de avulsos, segundo as realidades de cada porto;

e) possibilidade de cancelamento do registro do TPA por aposentadoria, por idade (70 anos) e por cancelamento, incluindo a hipótese de cancelamento sem justa causa mediante pagamento de indenização equivalente à indenização atualmente paga ao vinculado, correspondente a 40% do saldo do FGTS;

f) manter a gestão do trabalhador portuário pelo tomador de serviços, cabendo-lhe definir as equipes e forma de distribuição do trabalho, a remuneração e outras condições de trabalho de acordo com reais necessidades de cada porto e de cada operação, permitida a opção pela negociação coletiva;

g) centralizar no OGMO somente a gestão do trabalho avulso, sem envolvimento com o trabalho vinculado, com reforço e ampliação de suas competências para normatizações próprias sobre procedimentos necessários para a boa gestão e administração do trabalho portuário avulso;

h) excluir, ou mitigar, a solidariedade entre o OGMO e o Operador Portuário, limitando-a aos valores que o OGMO efetivamente receber dos operadores portuários para repassar aos trabalhadores à título de remuneração e ao Fisco à título de encargos fiscais e sociais referentes à remuneração;

i) revigorar o prazo prescricional de dois anos relativo aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso, contados a partir da extinção de cada contrato de trabalho;

j) suprimir do texto legal, a previsão da criação, no âmbito do OGMO, de uma comissão paritária e de um Conselho de Supervisão formado por membros que não sejam os seus associados, remetendo aos seus integrantes ou associados a gestão da entidade;

k) remeter ao OGMO a competência para definir as regras do processo seletivo, excluindo a negociação coletiva;

l) alterar o sistema de custeio para os treinamentos no sistema portuário.

a.19) Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI):

A exemplo da ABTP, também o IBI apresentou um conjunto de sugestões para todas as subcomissões. Em relação à Subcomissão III, são as seguintes as sugestões de alteração da lei:

a) substituição da expressão “exclusivamente” por “preferencialmente”, contida no § 2º, do art. 40, da Lei nº 12.815, de 2013;

b) submissão dos programas de renovação dos quadros de trabalhadores portuários à participação, ou anuência, do Poder Público, e não mais restritas às decisões do OGMO, adotando-se ações de acordo com as peculiaridades de cada porto ou *cluster* portuário;

c) solução do problema envolvendo funcionários das Companhias Docas vinculados ao fundo de previdência denominado

“Portus”, com a propositura de acordo e arquivamento de uma série de ações judiciais, culminando na migração do Portus para algum outro fundo de pensão de maior envergadura;

d) definição da situação da Guarda Portuária pelo ministério formulador de política pública;

e) impedir o contingenciamento de recursos destinados ao treinamento de trabalhadores portuários por agentes estranhos ao setor, prevendo que os recursos serão geridos por entidades que detém compromissos e *expertise* com o setor portuário. Além disso, permitir a utilização dos recursos do fundo para pesquisa e inovação, caso já não seja possível dentro do regramento atual.

a.20) Coalização Empresarial Portuária:

O conjunto de associações representativas do setor portuário formada pela Abratec, ABTP, ABTRA, ATP e FENOP constituiu a denominada Coalização Empresarial Portuária para apresentar sugestões de alteração da Lei nº 12.815, de 2013. O documento apresentado pela Coalizão é o mesmo encaminhado pela ABTP, nos termos do item 3.1.18 deste Relatório.

a.21) Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP):

As sugestões encaminhadas pela FENOP são as mesmas da ABTP e da Coalização Empresarial Portuária, da qual faz parte, e que constam do item 3.1.18 deste Relatório, com a ressalva de que apresentou sugestões adicionais para *i)* permitir a prestação de serviços a terceiros pelo OGMO; *ii)* exigir a manutenção de registro no OGMO apenas dos TPA; e *iii)* propor o encerramento das atividades do OGMO nas localidades em que não haja operadores portuários ou em que eles atuem apenas com mão de obra vinculada, com regras para reativação, no caso de alteração da situação.

a.22) Dr. César de Oliveira:

As sugestões apresentadas pelo Dr. César de Oliveira são as seguintes:

a) criação de um Código Portuário, em vez de uma alteração à Lei nº 12.815, de 2013, que englobe toda a legislação básica sobre portos;

b) estabelecer igualdade de obrigações e deveres entre trabalhadores portuários avulsos e trabalhadores com vínculo de emprego;

c) extinção da comissão paritária e do conselho de supervisão;

d) substituir a solidariedade entre o OGMO e o tomador de serviços pela subsidiariedade, que somente ocorrerá quando o tomador de serviços condenado não tiver capacidade econômico-financeira para arcar total ou parcialmente com eventual condenação;

e) permitir a contratação de trabalhadores portuários com vínculo de emprego entre os avulsos registrados e cadastrados no OGMO;

f) seleção pública para cadastramento de trabalhadores portuários avulsos no OGMO;

g) destinação de verba específica a ser aplicada única e exclusivamente em capacitação e desenvolvimento profissional do trabalhador portuário avulso, isenta do recolhimento da contribuição social do salário-educação;

h) aplicação de penalidades aos trabalhadores portuários avulsos pelo OGMO, na forma de norma interna;

i) previsão de ressarcimento pelo trabalhador avulso por prejuízos causados culposa ou dolosamente ao OGMO, após procedimento administrativo;

j) possibilitar o cadastramento no OGMO dos trabalhadores portuários de capatazia com vínculo de emprego que estavam fora do sistema até a data de vigência da Lei nº 12.815, de 2013;

k) revogação da Lei nº 4.860, de 1965;

l) inclusão de dispositivo determinando que a jornada e os horários de trabalho nos portos organizados serão fixados pela respectiva Administração do Porto;

m) inclusão de dispositivo determinando que eventuais adicionais de insalubridade ou periculosidade serão pagos proporcionalmente ao número de horas trabalhadas.

a.23) Sr. Cláudio Jesus Marques Soares:

O Sr. Cláudio Jesus encaminha e-mail em que faz um breve histórico da situação financeira do Instituto de Seguridade Social – Portus e apresenta alternativas para solução do problema, a saber: a) transformação da natureza jurídica do regime contratual dos beneficiários do Portus de celetistas para servidores estatutários da União; e/ou b) transformação das autoridades portuárias federais em autarquias ministeriais.

a.24) Academia Brasileira de Direito Portuário Marítimo (ABDPM):

A ABDPM encaminhou sugestões relativas às áreas de abrangência das subcomissões de direito laboral e de direito regulatório. Em relação especialmente à competência da Subcomissão III, são as seguintes as sugestões apresentadas:

a) privilegiar a *prioridade* para a contratação do trabalhador portuário avulso em vez da exclusividade (§ 2º do art. 40 da Lei nº 12.815/13), além de permitir a inscrição dos trabalhadores portuários contratados por prazo indeterminado e determinado em cadastro específico para esse fim no OGMO;

b) retirada da multifuncionalidade do rol de questões a serem regradas em instrumentos coletivos de trabalho (alteração do art. 43 da Lei nº 12.815/13);

c) definições de equipe não devem depender de negociação coletiva, ficando a cargo dos operadores portuários;

d) definição do quantitativo mínimo de trabalhadores portuários a cargo do operador portuário, com validação do OGMO quanto às questões relativas à saúde e segurança do trabalho;

e) inclusão de mecanismos para avaliação de desempenho e performance do trabalhador, o que permitirá a renovação dos quadros;

f) submeter à assembleia geral de associados a competência para avaliar os quesitos para ingresso de novos trabalhadores ou a passagem de trabalhadores portuários inscritos no cadastro para o registro;

g) possibilitar o cancelamento de registros por aposentadoria ou idade pelo OGMO;

h) permitir que o OGMO adote programas de incentivo ao desligamento e cancelamento voluntários do cadastro e do registro do trabalhador portuário avulso;

i) definir como marco inicial para o prazo prescricional bienal de reclamações trabalhistas a data de início da prestação de serviços para o operador portuário, e não o registro no OGMO;

j) não aplicação do adicional de risco previsto na Lei nº 4.860/65, aplicando-se ao caso os adicionais estabelecidos na CLT;

k) fim da solidariedade irrestrita dos OGMOs com os tomadores dos serviços;

l) alteração na sistemática de financiamento para treinamento e capacitação da mão de obra portuária;

m) conferir autonomia ao OGMO para revisão do quantitativo de trabalhador portuário avulso e para aplicação de penalidades disciplinares.

a.25) Associação Nacional de Terminais de Cruzeiros (ATERC Brasil):

A ATERC encaminha sugestão de alteração da Lei nº 12.815, de 2013, que, entre assuntos pertinentes a outras áreas temáticas, propõe, no que tange a essa Subcomissão III, incluir na Lei que é dispensável a presença de um operador portuário nos serviços de operação de bagagens em instalações portuárias de turismo, bem como a sua vinculação ao OGMO, sob

o argumento de que as atividades desenvolvidas nessas instalações não se enquadram em qualquer das figuras típicas do trabalho portuário.

b) Ofícios recebidos

b.1) O Sr. Mário Teixeira apresenta à secretaria da CEPORTOS cartas de apoio recebidas de diversas entidades em defesa da não alteração da legislação vigente, em especial quanto ao aspecto da exclusividade. Foram apresentadas cartas encaminhadas pelas seguintes entidades:

a) International Dockworkers Council (IDC), em defesa da manutenção da Autoridade Portuária Pública;

b) Sindicato Único de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Puerto del Callao (SUTRAMPORPC), do Peru, em defesa da manutenção da exclusividade;

c) Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile (Fenatraporchi), em apoio às demandas das entidades representativas dos trabalhadores portuários brasileiros;

d) Unión de Trabajadores del Transporte Marítimo, Aéreo, Terrestre y Afines (UTT), do Uruguai, se solidarizando com as demandas das entidades representativas dos trabalhadores portuários brasileiros.

b.2) Aviso nº 241 – GP/TCU, do Tribunal de Contas da União (TCU)

Por intermédio do Aviso nº 241, o TCU encaminha cópia do Acórdão nº 622/2024, decorrente da apreciação dos autos do TC-021.614/2023.7, que trata do relatório de levantamento realizado com o objetivo de obter uma visão aprofundada do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) no setor portuário, assim como de realizar um diagnóstico de problemas-chaves associados.

c) Documentos recebidos de membros da Comissão Especial

c.1) Dr. Eduardo Nery

Encaminha cópia do relatório e do Acórdão nº 622/2024, proferido pelo TCU no Processo TC nº 021.614/2023-7.

c.2) Dr. Eraldo Franceze

Encaminha o boletim informativo “Acontece no Cais”, produzido pelo Sindicato Unificado da Orla Portuária (SUPORT-ES), com notícias sobre a realização da audiência pública em Vitória-ES e com a relação dos pleitos dos trabalhadores portuários.

d) Documentos recebidos em virtude de reunião realizada no Tribunal Superior do Trabalho, nos dias 8 e 22 de maio de 2024, com representantes dos trabalhadores portuários

Como resultado dessas reuniões, foram juntadas as seguintes reivindicações, apresentadas pela unidade portuária de Santos: *i)* manutenção da exclusividade (art. 40, § 2º); *ii)* manutenção da condição de categoria profissional diferenciada (art. 40, § 4º); *iii)* manutenção da prescrição quinquenal (art. 37, § 4º); *iv)* contra a terceirização do trabalho portuário (art. 40, *caput* e § 2º); *v)* aplicação da Convenção 133 da OIT, especialmente pelos TUPs (art. 43, parágrafo único); *vi)* manutenção da solidariedade do OGMO e aplicação de qualificação, treinamento e PDV para os trabalhadores (art. 33, incisos II e III); *vii)* abertura de vagas através de forma e periodicidade (art. 32, inciso V); *viii)* manter e observar os princípios negociais previstos na legislação (art. 32, parágrafo único); *ix)* defesa da Autoridade Portuária e preservação de suas prerrogativas (art. 17); *x)* manter obrigatoriedade da segurança portuária pública exercida pela Guarda Portuária (art. 17, inciso XV). Ressalte-se que essas mesmas sugestões foram encaminhadas à Secretaria da Comissão Especial pelo Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva).

e) Sugestões recebidas no endereço eletrônico da CEPORTOS

Por determinação do Presidente da CEPORTOS, Ministro Douglas Alencar, foi aberta uma “consulta pública” para apresentação de sugestões por intermédio do endereço eletrônico da Comissão, com a orientação de que as sugestões fossem apresentadas em formato de texto

legislativo. Ao término do prazo estabelecido pelo Presidente, foram recebidas 20 sugestões, sendo as seguintes **as relacionadas à Subcomissão III:**

e.1) Dr. Luiz Fernando Barbosa

* Alterar a redação do § 4º e inserir § 6º ao art.33 da Lei nº 12.815/2013, para estruturar um sistema de educação profissional e tecnológico para o setor portuário:

“Art. 33.

.....

§ 4º As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão executadas por instituição federal de educação profissional e tecnológica integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art.1º, Lei nº 11.892/2008) e discutidas e pactuadas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

.....

§ 6º O custeio dos Institutos Federais que irão ministrar cursos de formação inicial e continuada para os trabalhadores nos portos, bem como a construção e manutenção de laboratórios dotados de simuladores de operação de equipamentos portuários serão realizados através dos recursos advindos de parcela do Fundo da Marinha Mercante – FMM; da parte do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM recolhido das atividades econômicas de Serviços portuários, Órgão de Gestão de mão-de-obra e Administração e exploração de Portos e de parcela dos royalties do petróleo e gás natural, com base na Lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013, que dispõe sobre a destinação para as áreas de educação e saúde de parcela da participação no resultado ou da compensação financeira pela exploração de petróleo e gás natural; no Art. 50-F da Lei 9.478/1997 e da Portaria ANP nº 29/2001.”

* Em complemento à sugestão anterior, é proposta como uma das diretrizes para exploração dos portos organizados o incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica. Para tanto, inclui um inciso VII ao art. 3º da Lei.

“Art. 3º

.....

VII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica que possuam instalações próximas a instalações portuárias para atuarem na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica.”

* Incluir parágrafos no art.44, para evitar que o fator trabalho seja ferramenta de competição intra e entre os portos.

“Art. 44.

§ 1º O contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho firmados pelos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização deverão ser obrigatoriamente pactuados com os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários, conforme descrito no art.40, caput, desta Lei.

§ 2º Os atuais Contratos de Adesão firmados pelas instalações portuárias sujeitas a regime de autorização com o poder concedente deverão ser obrigatoriamente ajustados no prazo máximo de 90 (noventa) dias, cujo descumprimento do referido prazo sujeitará o agente público responsável à processo de apuração de improbidade administrativa.”.

§ 3º Constitui infração administrativa a que se sujeita o autorizatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho a que alude o §1º ou deixar de renová-lo, devendo a

Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

* Incluir no art. 5º, Inciso III, e no art. 5º-C, inciso II, o Indicador de Acidente de Trabalho nos portos como métrica para aferição de serviço adequado pelas administrações dos portos organizados, dos arrendatários de áreas e instalações portuárias, dos operadores portuários e dos autorizatários de instalações portuárias, definindo mais detalhadamente os acidentes de trabalho nas condições de segurança, conforme expresso na Lei nº 8.987/1995, e inserindo também na Lei dos Portos o indicador ESG para o setor, devendo o atual indicador IDA da Antaq ser ampliado para abranger os demais eixos do conceito ESG.

* Na mesma linha de se incrementar a formação e a qualificação profissional no âmbito portuário, articulando as infraestruturas portuárias com as infraestruturas federais de educação profissional e tecnológica, propõe o acréscimo de um § 9º ao art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que "Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências".

"Art. 17.

.....

§ 9º Os Fundos de que tratam os § 2º e § 3º que, em parte, custeiam os programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico, assim como o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional, criado pela Lei nº 5.461/1968, deverão incentivar, através da destinação de recursos, a implantação e/ou manutenção de cursos técnicos de formação inicial e continuada no segmento portuário nos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Estados que possuam instalações portuárias em seu território de influência, em especial, para a aquisição e manutenção de simuladores de guindastes e empilhadeiras."

* Ainda sobre a temática da formação e qualificação profissional, o mesmo requerente apresenta outra sugestão de modificação do art. 17 Lei nº 10.893, de 2004, para alterar a redação do seu § 3º e incluir-lhe um inciso III, bem como para incluir os §§ 9º, 10, 11 e 12 ao artigo.“Art. 17.

.....

.....

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados ao Fundo Naval, anualmente e aos Institutos Federais de Educação Profissional e Tecnológica os seguintes percentuais:

.....

III - 10% (dez por cento) para custeio dos projetos de implantação e/ou manutenção, pesquisa e extensão de cursos técnicos de formação inicial ou continuada no segmento portuário, para os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Municípios que possuam instalações portuárias, em especial, para a aquisição e manutenção de simuladores de guindastes e empilhadeiras.

.....

§ 9º Os recursos arrecadados deverão incentivar, via instituto da transferência fundo a fundo, nos termos do art.17, caput, da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000, com vinculação da finalidade dos recursos, a implantação e/ou manutenção, pesquisa e extensão, nos cursos técnicos de formação inicial ou continuada no segmento portuário, dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Municípios que possuam instalações portuárias.

§ 10 A gestão dos recursos transferidos pela União será através de Comitê Gestor da Formação Profissional e Tecnológica do setor portuário, órgão executivo do Fórum Permanente de Educação Profissional e Tecnológica dos Portos instituído pelo Art.33, §4º da Lei nº 12.815/2014, normatizado através de

regulamento, com fundamento no art. 84, incisos II e VI, alínea "a", da Constituição, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 11 Para fins de transferência dos recursos, de forma equitativa para os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Municípios que possuem cursos na área portuária estes deverão formalizar, por meio de plano de trabalho e ação apresentado pelo Comitê Gestor da Formação Profissional e Tecnológica, em prazo estabelecido na forma do regulamento, o Projeto Pedagógico do curso Técnico em Portos.

§ 12 Os recursos deverão ser transferidos pela União aos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Municípios para conta bancária específica, aberta em instituição financeira federal, após a aprovação dos planos de trabalho e ação.”

* Por fim, o requerente propõe a criação o acréscimo de um § 6º ao art. 33 da Lei nº 12.815, de 2013, criando o “Comitê Gestor de Educação Profissional e Tecnológica”.

“Art. 33.

.....

§ 6º O fórum permanente previsto pelo § 4º, terá como organismo executivo um Comitê Gestor de Educação Profissional e Tecnológica, com a finalidade de governança da educação profissional, no âmbito dos Institutos Federais de Educação Profissional e Tecnológica, que terá as seguintes atribuições:

I – estabelecer diretrizes estratégicas relacionadas à Educação Profissional e Tecnológica do setor portuário no âmbito estadual;

II – estabelecer diretrizes para a organização das relações entre o Governo e a sociedade civil quanto aos aspectos de educação profissional e tecnológica dos trabalhadores nos portos;

III – propor programas de pesquisa e desenvolvimento relacionados ao setor portuário, que permitam a manutenção do nível de qualidade técnica e inovação;

IV – deliberar sobre quaisquer questões encaminhadas, relativamente aos aspectos de educação profissional e tecnológica dos trabalhadores nos portos; e

V – aprovar o seu regimento interno.”

e.2) Autor não identificado

Por último, no que diz respeito à área de competência da Subcomissão III, há uma sugestão pela manutenção da exclusividade na contratação de mão de obra portuária, mas que não logramos êxito em identificar quem a sugeriu.

3.3.4 Reuniões da Subcomissão III

A Subcomissão III se reuniu online nos seguintes dias, para discussão do relatório a ser apresentado à Plenária da CEPORTOS: 8 de abril; 29 de julho; 19 de agosto; 28 de agosto e 2 de setembro.

3.3.5 Simpósio

No dia 5 de setembro, a CEPORTOS organizou o simpósio “Os novos horizontes do marco legal portuário no Brasil”, realizado no Plenário Ministro Arnaldo Sussekind, do Tribunal Superior do Trabalho, e que foi dividido em três painéis, um para cada Subcomissão temática.

O painel relativo à Subcomissão III foi mediado pelo Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos e teve como expositores o Ministro Alexandre Ramos, membro da CEPORTOS; o Sr. José Adilson Pereira, presidente da FNE; o Sr. Sérgio Aquino, presidente da FENOP; e o Dr. Gláucio Araújo de Oliveira, Subprocurador-Geral do Trabalho e Diretor-Geral do Ministério Público do Trabalho.

Os expositores apresentaram suas visões e sugestões para aprimoramento do marco legal portuário quanto aos aspectos relativos ao trabalho portuário.

Esse é o resumo das atividades realizadas pela Subcomissão

III.

4 VOTO DO RELATOR

A necessidade de revisão do arcabouço legal do setor portuário

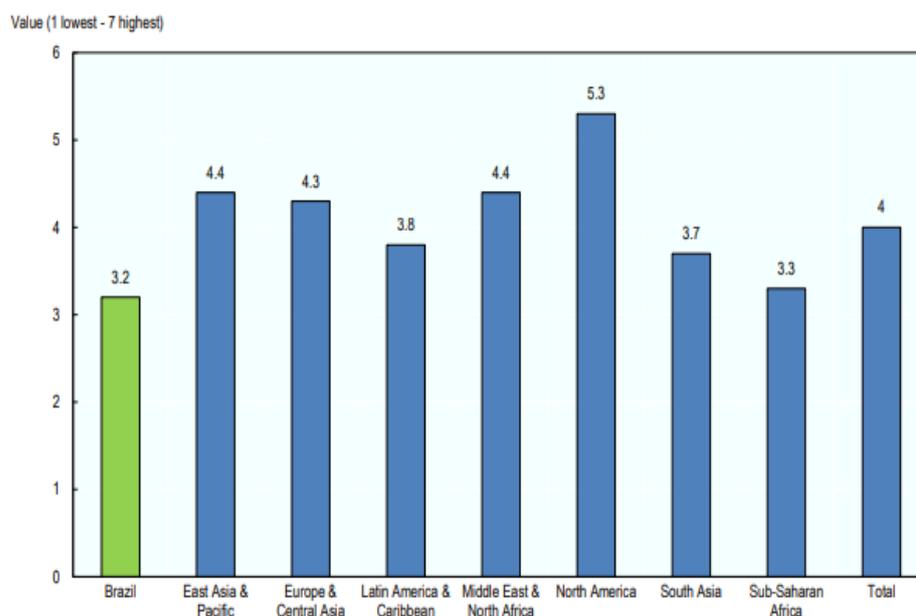
A revisão do arcabouço legal dos portos é um tema crucial para o desenvolvimento do setor portuário no Brasil. Com um papel fundamental no comércio exterior, os portos precisam de um marco regulatório que promova eficiência, segurança e competitividade.

E esta reforma pode ter um efeito enorme sobre a economia brasileira. Conforme recente documento da OCDE (2022)²⁸ sobre regulação e modernização dos portos no Brasil, *“embora o setor de transporte aquático não represente uma grande parcela do PIB (0,16%), ele tem um papel fundamental sobre o comércio exterior brasileiro e seu desenvolvimento econômico. É responsável pelo fluxo de 98% das exportações brasileiras e mais de 92% das importações em termos de volume”*.

Além disso, o setor portuário, apesar dos avanços institucionais alcançados desde a Lei de 1993 ainda se ressentem bastante no quesito “eficiência” quando comparado a outras jurisdições. De fato, conforme o Índice de Competitividade Global do “World Economic Forum”, em 138 países analisados, os serviços dos portos marítimos brasileiros estão na posição de 104 com um score relativamente baixo de 3.2 em uma escala que vai de 1 (pior) a 7, um valor *“menor que ambas as médias de todas as regiões do mundo e abaixo da média mundial que é 4.0”*. Reproduzimos o gráfico da OCDE abaixo.

²⁸ [549d4699-en.pdf \(oecd-ilibrary.org\)](https://www.oecd-ilibrary.org/549d4699-en.pdf)

Figure 3.5. GCI 4.0: Efficiency of seaport services, 2019, by region



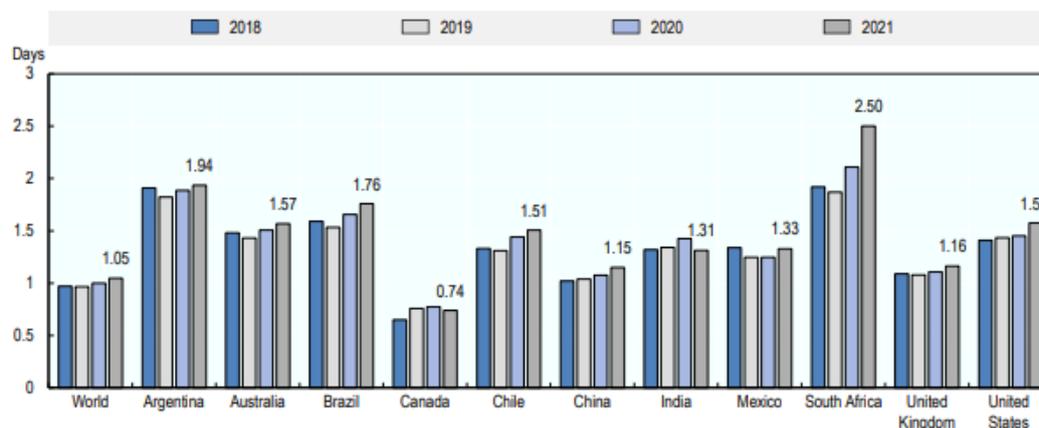
Note: Data from 2019 are the most recent available.

Source: (World Economic Forum, 2020^[9]); OECD calculation.

Note que a eficiência média dos portos marítimos brasileiros fica abaixo da média dos portos da África subsaariana (3,3) e da América Latina e Caribe (3,8).

A OCDE (2022) também chama a atenção para o fato de estar havendo um aumento recente do tempo gasto pelos navios nos portos brasileiros chegando a uma média de 1,76 dias contra 1,05 da média mundial conforme o gráfico abaixo.

Figure 3.7. Median time spent in ports (days)



Source: (UNCTAD, 2022^[10]).

Foi exatamente com esse objetivo que a Câmara dos Deputados, por iniciativa de seu ilustre presidente, Deputado Arthur Lira, criou a Comissão Especial de juristas com a finalidade de apresentar anteprojeto de proposição legislativa para revisão e atualização do arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuária brasileiras (CEPORTOS).

Essa revisão é uma oportunidade para promover um setor mais eficiente, justo e sustentável, inclusive com a incorporação de avanços já observados em outras atividades especificadas no inciso XII do art. 21 da Constituição Federal. A implementação de princípios e diretrizes adequados pode resultar em melhorias significativas nas operações portuárias e nas relações com as comunidades locais. Além disso, a revisão do arcabouço legal pode contribuir para a atração de investimentos e a geração de empregos no setor.

Com esse intuito é que apresentamos, nesta oportunidade, o nosso relatório que, em grande parte, reproduz as sugestões formuladas pelas três subcomissões constituídas para analisar o sistema portuário brasileiro. Importante destacar que, durante o processo de discussão, foram ouvidos de forma exaustiva representantes de todas as partes que compõem o sistema, particularmente, representantes das classes trabalhadoras e empregadoras.

A burocracia excessiva é um dos principais desafios enfrentados pelo setor portuário brasileiro. Junte-se a isso a complexidade dos processos regulatórios e a falta de transparência, que podem levar a atrasos e custos adicionais para os operadores portuários. Nesse sentido, a falta de segurança jurídica pode desencorajar investimentos no setor.

Assim, a modernização do setor portuário é fundamental para a melhoria da eficiência e da competitividade do setor portuário. A adoção de novas tecnologias e práticas de gestão pode aumentar a eficiência operacional e melhorar a segurança dos trabalhadores. Ademais, a modernização pode contribuir para a redução dos custos e a melhoria da qualidade dos serviços.

A proposta de revisão do arcabouço legal dos portos ora apresentada assenta-se em princípios objetivos, fundamentais para garantir um

ambiente regulatório justo e eficiente, e que se baseiam em conceitos de eficiência, segurança e competitividade. O consensualismo, a segurança jurídica, a livre iniciativa e a valorização do trabalho humano são alguns dos princípios que foram considerados na formulação do anteprojeto.

A importância de um Sistema para o Setor Portuário Brasileiro

Ao elaborar a nossa proposta, nos baseamos na importância de pensar o setor portuário como um sistema, setor fundamental para o comércio exterior do país, responsável por mais de 90% das exportações e importações do país, o que levou a proposta de criação do sistema portuário brasileiro. Mas não podemos fechar os olhos para o fato de que o setor enfrenta desafios significativos, incluindo a burocracia excessiva, a falta de segurança jurídica e a necessidade de modernização. Esses fatores impactam diretamente a eficiência das operações portuárias e a atração de investimentos.

Como é sabido, o setor portuário desempenha um papel crucial na economia brasileira, sendo responsável por grande parte do comércio internacional do país, razão pela qual a instituição de um Sistema Portuário Brasileiro unificado é essencial para otimizar as operações, melhorar a eficiência e aumentar a competitividade do Brasil no cenário global.

O Sistema Portuário Brasileiro é uma estrutura abrangente e integrada que engloba diversos atores e entidades do setor portuário nacional. Sua instituição é de suma importância para o desenvolvimento e a eficiência do setor, promovendo uma gestão coordenada e estratégica dos recursos e operações portuárias no Brasil.

Ademais, a integração do setor dentro de um sistema integrado permitirá uma melhor coordenação entre os diversos portos do país, facilitando o planejamento estratégico, resultando na utilização mais eficiente da infraestrutura existente e em investimentos mais direcionados para áreas prioritárias.

A abrangência do Sistema Portuário é uma característica do setor, incluindo desde órgãos governamentais até entidades privadas e representações sindicais. Esta ampla composição reflete a complexidade e a diversidade do setor portuário, garantindo que todas as vozes relevantes sejam ouvidas e consideradas na gestão e desenvolvimento do sistema.

No topo da estrutura, temos a União, representada pelo ministério competente, que desempenha um papel crucial na definição de políticas e diretrizes para o setor. Esta presença governamental assegura que o Sistema Portuário Brasileiro esteja alinhado com os interesses nacionais e as estratégias de desenvolvimento do país.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é outro componente fundamental do sistema, atuando como órgão regulador e fiscalizador, o que garante a aplicação de normas e padrões consistentes em todo o setor, promovendo a eficiência e a segurança das operações.

As Autoridades Marítima e Aduaneira também fazem parte do sistema, trazendo suas expertises específicas em segurança da navegação e controle alfandegário. Sua participação é essencial para garantir a conformidade com as normas internacionais e a proteção dos interesses nacionais no comércio marítimo.

As Autoridades Portuárias, responsáveis pela administração dos portos públicos, são atores centrais, permitindo uma coordenação efetiva entre as políticas nacionais e a gestão local dos portos, promovendo uma abordagem integrada para o desenvolvimento portuário.

O sistema também engloba os Portos Privados, reconhecendo a importância do setor privado no desenvolvimento e na operação da infraestrutura portuária. Esta inclusão promove uma sinergia entre os setores público e privado, essencial para o crescimento e a modernização do setor.

Os Operadores Portuários, Terminais Portuários, Terminais de Cruzeiros, Terminais Retroportuários Alfandegados e Terminais de Contêineres Vazios são todos parte integrante do Sistema Portuário Brasileiro, refletindo a diversidade de operações e serviços oferecidos no setor, garantindo que todas as facetas da atividade portuária sejam representadas e reguladas.

Os Agentes Marítimos e as Empresas de Fornecimento a Navios também compõem o sistema, representando importantes elos na cadeia logística portuária, assegurando que as necessidades específicas da navegação e do abastecimento de navios sejam adequadamente atendidas.

As Entidades Sindicais, tanto de Trabalhadores Portuários quanto das Operações Portuárias, são parte fundamental, garantindo que as questões trabalhistas e os interesses dos profissionais do setor sejam devidamente considerados nas decisões e políticas do sistema.

A Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário é um componente inovador do sistema, proporcionando um mecanismo interno para a resolução de disputas e a autorregulação do setor, promovendo uma maior eficiência e reduz a necessidade de intervenção externa em questões setoriais.

A inclusão de todos esses atores no Sistema Portuário Brasileiro cria um ambiente propício para a colaboração e o diálogo entre as diferentes partes interessadas, facilitando a identificação de desafios comuns e a busca por soluções conjuntas, promovendo um desenvolvimento mais harmonioso e sustentável do setor.

A abrangência de um sistema para o setor portuário permite uma visão holística do setor, facilitando o planejamento estratégico e a implementação de políticas que beneficiem todos os aspectos da atividade portuária, o que é crucial para aumentar a competitividade do Brasil no cenário do comércio internacional, promovendo uma maior transparência e accountability no setor.

Com todos os atores relevantes representados, há um maior controle mútuo e uma melhor governança, o que é essencial para atrair investimentos e garantir a confiança dos stakeholders.

Portanto, a instituição do Sistema Portuário Brasileiro, com sua ampla abrangência e diversidade de atores, representa um passo significativo para o fortalecimento e a modernização do setor portuário nacional, criando uma base sólida para o desenvolvimento sustentável, a inovação e a eficiência operacional, posicionando o Brasil como um player cada vez mais relevante no cenário marítimo global.

A Segurança Jurídica para melhora do ambiente de negócios para investimentos no setor portuário brasileiro

Com efeito, como já visto, o setor portuário brasileiro desempenha um papel crucial na economia nacional, sendo a principal porta de entrada e saída para o comércio internacional do país.

Nesse sentido, uma característica fundamental deste setor é que todas as operações portuárias no Brasil são realizadas pela iniciativa privada, seja por meio de contratos de arrendamento de instalações portuárias em portos públicos, seja por autorização para a instalação e operação de portos privados, motivo pelo qual a segurança jurídica emerge como um fator determinante para atrair e manter investimentos, tanto nacionais quanto estrangeiros, essenciais para o desenvolvimento e modernização da infraestrutura portuária brasileira.

A segurança jurídica, em sua essência, refere-se à estabilidade e previsibilidade do ambiente legal e regulatório. No setor portuário, isso se traduz em regras claras, consistentes e duradouras que governam os contratos de arrendamento, as autorizações para portos privados, as regulamentações ambientais, trabalhistas e fiscais, entre outros aspectos.

Quando investidores, sejam eles nacionais ou estrangeiros, percebem um alto grau de segurança jurídica, eles se sentem mais confiantes para realizar investimentos de longo prazo, que são típicos do setor portuário.

Os investimentos em infraestrutura portuária são caracterizados por serem de capital intensivo e de longo prazo de maturação. A construção ou modernização de um terminal portuário, por exemplo, pode levar anos e exigir milhões de reais em investimentos. Diante disso, os investidores precisam ter a certeza de que as regras do jogo não mudarão abruptamente, comprometendo a viabilidade econômica de seus projetos.

No caso dos contratos de arrendamento em portos públicos, a segurança jurídica se manifesta na clareza e estabilidade das cláusulas contratuais, na definição precisa dos direitos e obrigações das partes, e na garantia de que os termos acordados serão respeitados ao longo do tempo.

Isso inclui aspectos como a duração do contrato, as condições para sua renovação, os critérios para reajustes tarifários, e os parâmetros de desempenho operacional exigidos.

Para os portos privados, operados sob regime de autorização, a segurança jurídica é igualmente crucial. Os investidores precisam ter confiança de que, uma vez concedida a autorização e realizados os investimentos, não haverá mudanças arbitrárias nas regras que possam inviabilizar o negócio. Isso envolve a estabilidade do marco regulatório, a clareza nos processos de fiscalização e a garantia de isonomia competitiva com os portos públicos.

A segurança jurídica também se estende a outras áreas que impactam diretamente o setor portuário. Por exemplo, a estabilidade das leis ambientais e a previsibilidade nos processos de licenciamento são fundamentais para o planejamento e execução de projetos portuários.

Da mesma forma, a clareza e consistência nas regulamentações trabalhistas específicas do setor portuário são essenciais para a gestão eficiente das operações.

Além disso, a segurança jurídica no setor portuário não beneficia apenas os investidores diretos, mas toda a cadeia logística e o comércio exterior do país. Com efeito, portos eficientes e bem administrados, resultantes de investimentos sólidos, contribuem para reduzir o "Custo Brasil", aumentando a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional e reduzindo os custos de importação.

É importante ressaltar que a segurança jurídica não significa imutabilidade das leis e regulamentos. O setor portuário, como qualquer outro, precisa se adaptar às mudanças tecnológicas, econômicas e sociais. O que se busca é um equilíbrio entre a necessidade de atualização das normas e a manutenção de um ambiente estável e previsível para os investimentos.

O presente anteprojeto tem como fundamento a segurança jurídica e melhora do setor regulatório, deixando mais clara e previsível a regulação na exploração dos portos.

O governo brasileiro tem um papel fundamental na promoção da segurança jurídica no setor portuário. Isso inclui a elaboração de leis e

regulamentos claros e consistentes, a garantia de processos transparentes e isonômicos na concessão de arrendamentos e autorizações, e o respeito aos contratos firmados.

Além disso, a atuação de agências reguladoras independentes e tecnicamente capacitadas, como a ANTAQ, é crucial para manter a estabilidade e a confiança no setor.

Em conclusão, a segurança jurídica é um pilar fundamental para atrair e manter investimentos no setor portuário brasileiro. Num cenário onde todas as operações são realizadas pela iniciativa privada, seja em portos públicos ou privados, a existência de um ambiente jurídico estável e previsível é condição sine qua non para o desenvolvimento sustentável do setor. Ao promover a segurança jurídica, o Brasil não apenas atrai investimentos cruciais para a modernização de sua infraestrutura portuária, mas também fortalece sua posição competitiva no comércio global, contribuindo para o crescimento econômico e o desenvolvimento social do país.

Os Princípios Norteadores do Sistema Portuário Brasileiro: Um Caminho para o Desenvolvimento Sustentável e a Competitividade Global

O Sistema Portuário Brasileiro, pilar fundamental da infraestrutura logística nacional, é regido por um conjunto de princípios que visam não apenas orientar sua operação e desenvolvimento, mas também criar um ambiente propício para investimentos, inovação e crescimento econômico sustentável.

Estes princípios, estabelecidos no marco legal regulatório do setor, são essenciais para a interpretação e aplicação das normas que regem o setor portuário, influenciando diretamente o ambiente de negócios e a capacidade de atração de investimentos.

O consensualismo, por exemplo, é fundamental para garantir que as decisões sejam tomadas de forma transparente e participativa, promovendo a resolução de conflitos por meio do diálogo e da negociação. No

contexto portuário, isso significa que as partes interessadas devem buscar soluções que atendam aos interesses de todos.

A segurança jurídica, primeiro princípio elencado, é a pedra angular sobre a qual se constrói todo o edifício regulatório do setor portuário. Este princípio garante a estabilidade e previsibilidade necessárias para que investidores, tanto nacionais quanto estrangeiros, sintam-se confiantes para aportar recursos em projetos de longo prazo, característicos do setor portuário. A segurança jurídica se manifesta na clareza e consistência das leis e regulamentos, na estabilidade dos contratos e na garantia de que mudanças normativas não afetarão retroativamente investimentos já realizados.

A segurança jurídica é outro princípio fundamental, pois garante que as regras sejam claras, estáveis e previsíveis. Um marco regulatório claro e estável proporciona previsibilidade tanto para investidores quanto para operadores, atraindo investimentos para o setor portuário com a redução dos riscos e a melhoria nos índices de confiança dos investidores. A existência de regras claras e estáveis também pode contribuir para a redução de atrasos e, conseqüentemente, de custos adicionais. Além disso, a segurança jurídica tem impacto na proteção dos direitos dos trabalhadores e das comunidades locais, produzindo melhoria da qualidade de vida e redução da pobreza.

Intimamente ligado à segurança jurídica está o princípio da regulação equilibrada. Este princípio reconhece a necessidade de um arcabouço regulatório que, ao mesmo tempo, proteja os interesses públicos e proporcione um ambiente favorável aos negócios. Uma regulação equilibrada busca evitar tanto o excesso de intervenção estatal, que poderia sufocar a iniciativa privada, quanto a falta de regulação, que poderia levar a distorções de mercado e prejuízos ao interesse público.

O princípio da intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas reforça a ideia de que o setor privado deve ser o principal motor do desenvolvimento portuário. Este princípio alinha-se com a tendência global de redução do papel do Estado como operador direto, focando sua atuação na regulação e fiscalização. Isso não

apenas estimula a eficiência e a inovação, mas também libera recursos públicos para outras áreas prioritárias.

A livre iniciativa é um princípio fundamental para o desenvolvimento do setor portuário e pode contribuir decisivamente para a atração de investimentos e a geração de empregos. Nesse mesmo contexto, constatamos que a liberdade de escolha e a competição são fundamentais para a melhoria da eficiência e da competitividade. Esse princípio assegura que os operadores portuários possam competir em igualdade de condições, promovendo a eficiência e a inovação, além de estimular a adoção de novas tecnologias.

A livre concorrência, outro princípio fundamental, é essencial para promover a eficiência e a competitividade no setor portuário. Ao garantir um ambiente de competição justa entre os diversos atores do setor, este princípio estimula a busca por melhorias operacionais, redução de custos e inovação, beneficiando diretamente os usuários dos serviços portuários e, por extensão, toda a economia nacional.

A liberdade como garantia no exercício de atividades econômicas complementa o princípio da livre concorrência, assegurando aos agentes econômicos a flexibilidade necessária para desenvolver suas estratégias de negócio. Este princípio é particularmente importante no contexto portuário, onde a capacidade de adaptação às mudanças do comércio global é crucial para a competitividade.

A valorização do trabalho humano é um princípio que reconhece a importância fundamental do capital humano no setor portuário. Apesar da crescente automação, o setor continua dependendo fortemente de trabalhadores qualificados. Este princípio orienta políticas de capacitação, segurança do trabalho e remuneração justa, contribuindo para a estabilidade social e o desenvolvimento econômico das comunidades portuárias.

Com efeito, a valorização do trabalho humano é um princípio fundamental para a revisão do arcabouço legal dos portos, devendo ser garantidas condições dignas de trabalho e proteção dos direitos dos trabalhadores, condições fundamentais para a melhoria da qualidade de vida e

para a redução da pobreza. A garantia de que os trabalhadores sejam tratados com dignidade e respeito certamente contribuirá para a melhoria da motivação e da produtividade, reduzirá os riscos inerentes à atividade e aumentará a confiança dos investidores, resultando em maiores oportunidades para todos os integrantes do setor.

A preservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável são princípios que refletem a crescente consciência global sobre a importância da sustentabilidade. No contexto portuário, estes princípios se traduzem em práticas que minimizam o impacto ambiental das operações, promovem a eficiência energética e contribuem para a conservação dos ecossistemas costeiros e marinhos.

A inovação e o desenvolvimento de novas tecnologias são reconhecidos como motores essenciais para o avanço do setor portuário. Este princípio incentiva investimentos em pesquisa e desenvolvimento, automação, digitalização e outras tecnologias que podem aumentar significativamente a eficiência e a competitividade dos portos brasileiros.

A proteção e o respeito aos direitos dos usuários é um princípio que coloca o cliente no centro das preocupações do setor portuário. Ele orienta a criação de mecanismos de transparência, canais de comunicação eficientes e políticas de atendimento que visam garantir a satisfação dos usuários dos serviços portuários.

A eficiência, desburocratização e simplificação administrativa são princípios que buscam eliminar gargalos operacionais e reduzir custos de transação. Eles são particularmente importantes no contexto portuário, onde a agilidade nos processos administrativos pode fazer uma grande diferença na competitividade do comércio exterior.

A integração da infraestrutura portuária é um princípio que reconhece a importância de uma abordagem sistêmica para o desenvolvimento do setor. Ele orienta políticas que buscam harmonizar o desenvolvimento dos portos com outras infraestruturas de transporte, como rodovias, ferrovias e hidrovias, criando um sistema logístico mais eficiente e integrado.

A redução dos custos logísticos é um princípio que reflete diretamente na competitividade da economia nacional. No setor portuário, este princípio se traduz em esforços para otimizar processos, melhorar a infraestrutura e adotar tecnologias que possam reduzir o tempo e o custo das operações portuárias.

O aumento da oferta de logística é um princípio que visa garantir que o setor portuário tenha capacidade suficiente para atender à demanda crescente do comércio exterior brasileiro. Ele orienta políticas de expansão da infraestrutura portuária e de diversificação dos serviços oferecidos.

A eficiência e garantia da continuidade dos serviços portuários são princípios que reconhecem o papel estratégico dos portos na economia nacional. Eles orientam a adoção de práticas que asseguram a operação ininterrupta e eficiente dos portos, mesmo em situações adversas.

A integração porto-cidade é um princípio que busca harmonizar o desenvolvimento portuário com o bem-estar das comunidades locais. Ele reconhece que os portos não são entidades isoladas, mas parte integrante do tecido urbano e social das cidades onde estão localizados.

Estes princípios, quando aplicados de forma coerente e integrada, criam um ambiente propício para o desenvolvimento sustentável do setor portuário brasileiro. Eles fornecem uma base sólida para a interpretação do marco legal regulatório, orientando decisões de políticas públicas, investimentos privados e a atuação dos diversos atores do setor.

A segurança jurídica, por exemplo, é fundamental para atrair investimentos de longo prazo. Quando investidores têm confiança na estabilidade das regras e na proteção de seus direitos, eles são mais propensos a comprometer recursos significativos em projetos de infraestrutura portuária. Isso, por sua vez, leva à modernização dos portos, aumento da eficiência e, conseqüentemente, à geração de empregos e renda.

A regulação equilibrada e a intervenção subsidiária do Estado criam um ambiente onde a iniciativa privada pode florescer, ao mesmo tempo em que os interesses públicos são protegidos. Este equilíbrio é crucial para

atrair investimentos privados sem comprometer a função social e estratégica dos portos.

A livre concorrência e a liberdade econômica estimulam a inovação e a busca por eficiência. Num ambiente competitivo, as empresas são incentivadas a investir em tecnologia, melhorar seus processos e oferecer serviços de melhor qualidade a preços mais competitivos. Isso não apenas beneficia os usuários diretos dos serviços portuários, mas também aumenta a competitividade de toda a economia brasileira no cenário global.

A valorização do trabalho humano, aliada à inovação tecnológica, cria oportunidades para o desenvolvimento de uma força de trabalho altamente qualificada no setor portuário. Isso não apenas melhora a qualidade dos serviços oferecidos, mas também contribui para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias.

A preservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável são princípios que, além de protegerem os ecossistemas costeiros e marinhos, também abrem oportunidades para investimentos em tecnologias verdes e práticas sustentáveis. Portos que adotam práticas ambientalmente responsáveis não apenas cumprem regulamentações cada vez mais rigorosas, mas também se posicionam de forma competitiva num mercado global cada vez mais consciente das questões ambientais.

A inovação e o desenvolvimento de novas tecnologias são cruciais para manter a competitividade dos portos brasileiros no cenário internacional. Investimentos em automação, inteligência artificial, blockchain e outras tecnologias emergentes podem transformar radicalmente a eficiência e a produtividade das operações portuárias.

A proteção e o respeito aos direitos dos usuários não apenas melhoram a satisfação dos clientes, mas também contribuem para a reputação dos portos brasileiros no mercado global. Portos conhecidos por seu bom atendimento e eficiência são mais propensos a atrair e reter clientes, aumentando seu volume de negócios.

A eficiência, desburocratização e simplificação administrativa são essenciais para reduzir o chamado "Custo Brasil" no setor portuário.

Processos mais ágeis e menos burocráticos reduzem custos operacionais, atraem mais negócios e melhoram a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

A integração da infraestrutura portuária com outros modais de transporte é fundamental para criar um sistema logístico eficiente e competitivo. Investimentos nessa integração não apenas melhoram a eficiência do setor portuário, mas também criam oportunidades de negócios em toda a cadeia logística.

A redução dos custos logísticos e o aumento da oferta de logística são princípios que, quando efetivamente implementados, podem ter um impacto significativo na competitividade da economia brasileira como um todo. Portos mais eficientes e com maior capacidade podem reduzir os custos de exportação e importação, beneficiando diversos setores da economia.

A eficiência e garantia da continuidade dos serviços portuários são cruciais para a confiabilidade do comércio exterior brasileiro. Portos que operam de forma eficiente e ininterrupta são mais atrativos para armadores e exportadores, o que pode levar a um aumento no volume de negócios e, conseqüentemente, mais investimentos e geração de empregos.

A integração porto-cidade, quando bem executada, pode criar sinergias positivas entre o desenvolvimento portuário e o desenvolvimento urbano. Isso pode se traduzir em melhorias na infraestrutura local, criação de empregos e oportunidades de negócios para a comunidade, além de uma melhor aceitação social das atividades portuárias.

Com efeito, os princípios que regem o Sistema Portuário Brasileiro formam um arcabouço coerente e abrangente que, se adequadamente implementado e interpretado, pode transformar significativamente o setor. Eles criam um ambiente propício para investimentos, inovação e desenvolvimento sustentável, ao mesmo tempo em que protegem os interesses públicos e promovem a competitividade da economia brasileira.

A aplicação consistente destes princípios na interpretação e implementação do marco legal regulatório do setor portuário é fundamental para criar um círculo virtuoso de investimentos, eficiência e crescimento. Um

setor portuário moderno, eficiente e sustentável não apenas gera empregos e renda diretamente, mas também atua como um catalisador para o desenvolvimento econômico em diversos outros setores da economia.

Por fim, é importante ressaltar que a efetividade destes princípios depende não apenas de sua inclusão no marco legal, mas também de sua aplicação prática por todos os atores envolvidos no setor portuário - desde os formuladores de políticas públicas até os operadores portuários e usuários dos serviços. Somente com um compromisso coletivo com estes princípios será possível realizar plenamente o potencial do Sistema Portuário Brasileiro como um motor de desenvolvimento econômico e social para o país.

Diretrizes do Novo Marco Legal do Setor Portuário Brasileiro

Mas além dos princípios, devemos estar atentos também para as diretrizes que fundamentaram a proposta.

A descentralização é fundamental para a melhoria da eficiência operacional no setor portuário. A garantia de que as decisões sejam tomadas de forma mais ágil e próxima das realidades e necessidades das comunidades locais pode contribuir para a melhoria da eficiência e da qualidade dos serviços. A descentralização também é fundamental para a redução da burocracia e para a melhoria da eficiência operacional no setor portuário. A garantia de que os processos sejam mais simples e rápidos pode contribuir para a diminuição de atrasos e custos adicionais, reduzindo o risco do negócio e aumentando a confiança dos investidores e, conseqüentemente, atraindo maiores investimentos.

Outras diretrizes adotadas são a desburocratização e a simplificação, fundamentais para a redução da burocracia e para a melhoria da eficiência operacional no setor portuário. A garantia de que os processos sejam mais simples e rápidos e de que as regras sejam claras e estáveis também pode contribuir para a redução de atrasos e custos adicionais. Com isso, o setor receberá maiores investimentos, em face da melhora da confiança.

Assim, o novo marco legal do setor portuário brasileiro estabelece diretrizes fundamentais que devem ser observadas por todos os aplicadores do direito. Estas diretrizes visam não apenas modernizar e otimizar o setor, mas também promover o desenvolvimento econômico do país como um todo. A compreensão e aplicação adequada destas diretrizes são cruciais para o sucesso da política portuária nacional e para a melhoria da competitividade do Brasil no cenário global.

A primeira diretriz foca na expansão e otimização da infraestrutura e superestrutura dos portos públicos e privados. Esta diretriz reconhece a necessidade de modernização contínua dos portos para manter sua eficiência e competitividade. Ao primar pela eficiência logística, esta diretriz busca reduzir custos e tempos de operação, fatores críticos para a competitividade do comércio exterior brasileiro. Além disso, a ênfase na integração porto-cidade, inovação, desenvolvimento tecnológico e sustentabilidade ambiental demonstra uma abordagem holística que considera não apenas os aspectos econômicos, mas também os impactos sociais e ambientais do desenvolvimento portuário.

A valorização da qualificação e do treinamento do trabalhador portuário é uma diretriz que reconhece o papel fundamental do capital humano no setor. Em um ambiente cada vez mais tecnológico e competitivo, a capacitação contínua dos trabalhadores é essencial para garantir a eficiência das operações e a segurança no trabalho. Esta diretriz também contribui para a geração de empregos de qualidade e para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades portuárias

A garantia da modicidade e da publicidade das tarifas praticadas pelas autoridades portuárias nos portos públicos ou pelas administrações portuárias nos portos concedidos é uma diretriz que visa promover a transparência e a competitividade no setor. Tarifas módicas e transparentes são essenciais para atrair usuários e investidores, além de permitir um melhor planejamento logístico por parte dos agentes econômicos que utilizam os serviços portuários.

A liberdade de preços nos serviços portuários, com a repressão de práticas prejudiciais à concorrência e abuso de poder econômico, é uma diretriz que busca equilibrar a liberdade de mercado com a necessidade de regulação. Esta abordagem visa criar um ambiente competitivo que estimule a eficiência e a inovação, ao mesmo tempo em que protege os usuários contra práticas abusivas.

A segurança jurídica e regulatória, com foco na alavancagem de investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, é uma diretriz crucial para atrair e manter investimentos no setor. Um ambiente regulatório estável e previsível reduz os riscos percebidos pelos investidores, facilitando a tomada de decisões de longo prazo, típicas do setor portuário.

A governança plena na gestão dos portos públicos é uma diretriz que visa melhorar a eficiência e a transparência na administração portuária. Uma boa governança é essencial para garantir que os portos públicos sejam geridos de forma profissional e eficiente, alinhando os interesses públicos com as necessidades do mercado.

O estímulo ao desenvolvimento e à utilização de energias sustentáveis reflete a crescente preocupação global com as questões ambientais. Esta diretriz não apenas contribui para a redução do impacto ambiental das operações portuárias, mas também posiciona os portos brasileiros de forma competitiva em um mercado cada vez mais consciente das questões de sustentabilidade.

A adaptação dos portos às mudanças climáticas é uma diretriz que reconhece os desafios futuros que o setor enfrentará. Ao promover a resiliência dos portos frente às alterações climáticas, esta diretriz busca garantir a continuidade e a segurança das operações portuárias no longo prazo.

A promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos e na navegação interior é uma diretriz fundamental para garantir a eficiência e a confiabilidade das operações portuárias. A segurança na navegação não apenas protege vidas e ativos, mas

também contribui para a reputação dos portos brasileiros no cenário internacional.

A modernização dos contratos portuários, incluindo os contratos vigentes, com foco em resultados e níveis de serviços esperados, é uma diretriz que busca alinhar os interesses dos operadores portuários com as necessidades do mercado e os objetivos da política portuária nacional. Esta abordagem baseada em desempenho pode estimular a eficiência e a qualidade dos serviços portuários.

Por fim, o artigo 5º estabelece a necessidade de análise de impacto regulatório para propostas de edição e alteração de atos normativos no setor portuário e aquaviário. Esta exigência visa garantir que novas regulamentações sejam baseadas em evidências e considerem seus possíveis impactos econômicos. Isso contribui para a criação de um ambiente regulatório mais estável e previsível, alinhado com as melhores práticas internacionais de governança regulatória.

Estas diretrizes, em conjunto, formam um arcabouço abrangente e coerente para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Sua observância por todos os aplicadores do direito é fundamental para garantir a implementação efetiva do novo marco legal, promovendo um ambiente propício para investimentos, inovação e crescimento sustentável no setor portuário, com benefícios diretos para a competitividade da economia brasileira como um todo.

A relevância das Definições Técnicas nas Disposições Iniciais do Novo Marco Legal do Setor Portuário

A inclusão de definições técnicas precisas e abrangentes nas disposições iniciais do novo marco legal do setor portuário brasileiro é de suma importância para a eficácia, clareza e aplicabilidade da legislação. Esta prática legislativa tem várias justificativas e benefícios significativos:

Clareza e Precisão: Ao fornecer definições claras e precisas dos termos técnicos utilizados ao longo da legislação, o marco legal elimina ambiguidades e interpretações divergentes. Isso é particularmente crucial no setor portuário, que envolve uma variedade de conceitos técnicos e operacionais complexos.

Uniformidade de Interpretação: As definições técnicas estabelecidas no início da legislação garantem uma interpretação uniforme dos termos em todo o texto legal. Isso reduz o risco de interpretações conflitantes por diferentes atores do setor, incluindo operadores portuários, autoridades reguladoras e o judiciário.

Segurança Jurídica: A presença de definições claras aumenta a segurança jurídica para todos os envolvidos no setor portuário. Investidores, operadores e usuários dos serviços portuários podem tomar decisões com maior confiança, sabendo exatamente o que cada termo técnico significa no contexto da legislação.

Facilitação da Aplicação da Lei: Para os aplicadores do direito, incluindo juízes, advogados e reguladores, ter definições precisas facilita a aplicação correta e consistente da lei. Isso é especialmente importante em casos de disputas legais ou na interpretação de contratos e regulamentos.

Atualização Tecnológica: O setor portuário está em constante evolução tecnológica. Definições claras permitem que a legislação acomode novas tecnologias e práticas operacionais sem a necessidade de revisões frequentes do texto legal.

Harmonização com Padrões Internacionais: Definições técnicas alinhadas com padrões internacionais facilitam a integração do sistema portuário brasileiro com as práticas globais, melhorando a competitividade e a interoperabilidade.

Educação e Treinamento: As definições servem como uma ferramenta educacional para novos profissionais no setor, facilitando o treinamento e a compreensão dos aspectos legais e operacionais do sistema portuário.

Prevenção de Conflitos: Ao estabelecer um entendimento comum dos termos, a legislação reduz o potencial de conflitos e disputas baseados em mal-entendidos ou interpretações divergentes.

Eficiência Regulatória: Reguladores e fiscalizadores podem realizar suas funções de forma mais eficiente quando há clareza sobre os termos e conceitos que estão supervisionando.

Adaptabilidade a Mudanças: Definições bem elaboradas podem ser suficientemente flexíveis para acomodar mudanças futuras no setor, sem necessariamente requerer alterações legislativas frequentes.

Transparência: Definições claras contribuem para a transparência do setor, permitindo que todas as partes interessadas, incluindo o público em geral, compreendam melhor os aspectos técnicos e legais das operações portuárias.

Assim, a inclusão de definições técnicas abrangentes nas disposições iniciais do novo marco legal do setor portuário é uma prática fundamental para garantir a eficácia, clareza e aplicabilidade da legislação. Essa abordagem não apenas fortalece a segurança jurídica e a uniformidade de interpretação, mas também facilita a adaptação do setor às mudanças tecnológicas e operacionais, promovendo um ambiente regulatório mais estável e propício ao desenvolvimento sustentável do sistema portuário brasileiro.

No que se refere aos temas gerais da atividade portuária, sob inspiração de avanços já observados em outras atividades especificadas no inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, iniciamos por admitir a exploração dos portos brasileiros tanto mediante outorga de concessão de portos públicos e de arrendamento de terminais portuários e de terminais de cruzeiros em portos públicos; quanto mediante outorga de autorização de portos privados.

Com isso, alteramos a nomenclatura de terminal de uso privado para porto privado, pois, se do ponto de vista prático e estrutural eles se assemelham ao porto público, o regime de exploração e forma de constituição é totalmente diferente. O conceito de terminal de uso privado, ao invés de simplesmente “porto privado”, pode confundir investidores e até mesmo pessoas ligadas ao setor.

Nesse sentido, o que difere porto público de porto privado é a sua localização com relação à poligonal do porto organizado. Porto público localiza-se dentro do limite da poligonal e aplica-se o regime de concessão e/ou arrendamento, por tratar-se de bem da União. Porto privado, por sua vez, fica localizado fora dos limites da poligonal, onde o investidor privado tem a propriedade do imóvel e assume por conta própria todos os riscos da constituição e desenvolvimento do projeto, em regime de autorização.

Foi inserido, também, o conceito de integração porto-cidade, como sendo o conjunto de políticas, planos e ações de integração do porto com a cidade, em regime de cooperação entre o porto, o governo municipal, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade.

Outro conceito introduzido foi o de indústria-porto, que é a instalação localizada dentro ou fora da poligonal do porto público, sob a forma de porto industrial, para realização da atividade industrial integrada às atividades portuárias, que possui carga cativa e em que as cadeias produtivas são verticalizadas, não podendo ser considerados inseridas em ambiente concorrencial.

Com a introdução das diretrizes de estímulo ao desenvolvimento e utilização de energias sustentáveis e adaptação dos portos às mudanças climáticas, espera-se que os portos organizados e instalações portuárias do Brasil se tornem referências em eficiência energética e gestão ambiental, contribuindo significativamente para o desenvolvimento sustentável do País.

A Organização do Sistema Portuário Brasileiro e as Competências da União e Antaq

O sistema portuário brasileiro desempenha um papel crucial na economia nacional, sendo responsável por grande parte do comércio exterior do país. A eficiência e a competitividade deste setor são fundamentais para o desenvolvimento econômico e a inserção do Brasil no mercado global. Neste contexto, a organização adequada do sistema portuário e a clara definição das

competências dos órgãos responsáveis são essenciais para garantir o bom funcionamento e a evolução contínua do setor.

O novo marco legal do setor portuário brasileiro estabelece uma estrutura organizacional que elenca as responsabilidades da União, representada pelo Ministério competente, e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Esta divisão de competências visa garantir uma gestão eficiente e uma regulação adequada do setor, promovendo o equilíbrio entre o planejamento estratégico e a implementação operacional das políticas públicas.

A União, por meio do Ministério competente, assume um papel fundamental na definição das diretrizes e políticas gerais do setor portuário. Esta responsabilidade é crucial para garantir que o desenvolvimento do setor esteja alinhado com os interesses nacionais e as estratégias de longo prazo do país.

Uma das principais competências da União é o planejamento e estabelecimento das políticas públicas do setor portuário e aquaviário. Esta atribuição é vital para garantir uma visão estratégica e integrada do desenvolvimento portuário, considerando aspectos econômicos, sociais e ambientais.

A elaboração dos planos gerais de outorgas e dos planos setoriais portuários e aquaviários pela União é outro aspecto crucial. Estes planos fornecem o direcionamento necessário para o desenvolvimento coordenado e sustentável do setor, orientando investimentos e definindo prioridades.

O estabelecimento de planos de metas e a firmação de contratos de gestão com as autoridades portuárias são instrumentos importantes para garantir a eficiência e a accountability na gestão dos portos públicos. Esta abordagem baseada em resultados promove uma gestão mais profissional e orientada para o desempenho.

A definição dos portos estratégicos pela União é uma decisão de grande relevância para a política nacional de transportes e comércio

exterior. Esta classificação permite direcionar recursos e atenção especial para os portos considerados cruciais para a economia nacional.

A competência da União para definir, revisar ou revogar poligonais de portos públicos é fundamental para a organização espacial e o planejamento do desenvolvimento portuário. Esta atribuição permite ajustar as áreas portuárias às necessidades do setor e às mudanças no contexto econômico e logístico.

A disciplina do conteúdo, forma e periodicidade de atualização dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos (PDZ) garante uma abordagem padronizada e coerente no planejamento portuário em todo o país, facilitando a integração entre diferentes portos e regiões.

O estabelecimento de diretrizes para o Regulamento de Exploração do Porto (REP) assegura uma base comum para a operação dos portos, promovendo eficiência e segurança nas atividades portuárias.

A implementação e gestão da Janela Única Aquaviária (Maritime Single Window — MSW) é um passo importante para a modernização e simplificação dos processos portuários, reduzindo a burocracia e aumentando a eficiência nas operações.

A elaboração do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária é crucial para manter a navegabilidade e a competitividade dos portos brasileiros, garantindo o acesso seguro de embarcações de maior porte.

A autorização para a abertura de capital das autoridades portuárias pela União pode ser um instrumento importante para atrair investimentos privados e melhorar a gestão dos portos públicos.

A competência para autorizar a concessão de canais de acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para a integração multimodal e a eficiência logística do sistema portuário.

A concessão de portos públicos é uma atribuição estratégica que permite a participação do setor privado na gestão portuária, potencialmente aumentando a eficiência e os investimentos no setor.

Por outro lado, a Antaq, como agência reguladora especializada, desempenha um papel crucial na regulação e fiscalização do setor portuário. Suas competências complementam as da União, focando nos aspectos operacionais e regulatórios do setor.

A outorga de autorização para exploração de atividade portuária fora de poligonais de portos públicos é essencial para o desenvolvimento de terminais de uso privado, que têm se mostrado importantes para a expansão da capacidade portuária do país.

A autorização para exploração de instalações portuárias de pequeno porte permite atender às necessidades de regiões específicas e de setores econômicos que não demandam grandes estruturas portuárias.

A competência da Antaq para autorizar a exploração de estações de transbordo de mercadorias fora de poligonais de portos públicos é importante para a eficiência logística, especialmente em regiões com limitações de infraestrutura portuária convencional.

A autorização para transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de exploração da atividade portuária é crucial para garantir a continuidade e a qualidade dos serviços portuários em caso de mudanças societárias.

A regulamentação do chamamento público através de normas de referência promove a transparência e a competitividade nos processos de seleção de operadores portuários.

A fiscalização do setor portuário e aquaviário é fundamental para assegurar o cumprimento dos contratos e a qualidade dos serviços prestados, protegendo os interesses dos usuários e do poder público.

A competência da Antaq para conciliar, dirimir e decidir conflitos não resolvidos pela autorregulação é importante para manter a harmonia e a eficiência nas operações portuárias, evitando que disputas prejudiquem o funcionamento do setor.

A apuração e repressão de práticas abusivas ou tratamentos discriminatórios é essencial para manter um ambiente competitivo e justo no setor portuário.

O estabelecimento de padrões de contratação para exploração da atividade portuária promove a uniformidade e a segurança jurídica nas relações contratuais do setor.

A definição de normas, critérios e procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários visa garantir a qualidade e a segurança das operações portuárias.

A competência da Antaq para estabelecer critérios e formas de exploração de atividades específicas, como estações de transbordo de mercadorias e instalações portuárias de pequeno porte, permite uma regulação mais precisa e adequada às particularidades de cada tipo de operação.

A disciplina dos contratos de arrendamento, incluindo aspectos como alteração do tipo de carga e expansão de áreas arrendadas, é fundamental para a flexibilidade e adaptabilidade do setor às mudanças do mercado.

O monitoramento e fiscalização dos preços praticados pelos terminais portuários, em conjunto com o Cade, é essencial para coibir práticas abusivas e garantir um ambiente competitivo no setor.

A competência da Antaq para monitorar e fiscalizar as movimentações realizadas sob a rubrica Terminal Handling Charge (THC) é importante para garantir a transparência e evitar cobranças indevidas nas operações portuárias.

A clara definição das competências da União e da Antaq no novo marco legal do setor portuário brasileiro cria um ambiente regulatório mais estável e previsível, o que é fundamental para atrair investimentos e promover o desenvolvimento sustentável do setor.

A divisão de responsabilidades entre a formulação de políticas (União) e a regulação e fiscalização (Antaq) permite uma abordagem mais

especializada e eficiente na gestão do setor portuário, beneficiando todos os stakeholders envolvidos.

A organização do sistema portuário brasileiro, com a clara definição das competências da União e da Antaq, é fundamental para o desenvolvimento e a competitividade do setor. Esta estrutura permite um equilíbrio entre o planejamento estratégico e a implementação operacional, promovendo um ambiente propício para investimentos, inovação e crescimento sustentável no setor portuário brasileiro.

A Evolução do Sistema Portuário Brasileiro: Descentralização e Empoderamento da Autoridade Portuária

Uma das mudanças do novo marco legal é a descentralização do poder e a atribuição de maiores competências à autoridade portuária, transformando-a em um verdadeiro poder concedente local.

Esta mudança paradigmática visa aumentar a eficiência, a agilidade e a capacidade de resposta dos portos às demandas do mercado e às necessidades locais. Ao empoderar a autoridade portuária é reconhecida a importância de uma gestão mais próxima e alinhada com as realidades específicas de cada complexo portuário.

A autoridade portuária, agora investida de maior autonomia, assume um papel central na gestão e desenvolvimento dos portos. Entre suas competências, destaca-se a celebração de contrato de gestão com o Ministério competente, estabelecendo metas e indicadores de desempenho que norteiam a administração portuária.

A elaboração e submissão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ) ao Ministério competente é outra atribuição crucial da autoridade portuária. Este documento estratégico define o planejamento de longo prazo do porto, orientando investimentos e o uso racional do espaço portuário.

A autoridade portuária também ganha a competência de propor revisões na poligonal do porto, permitindo ajustes na área portuária conforme as necessidades de expansão ou reorganização do espaço, essencial para a adaptação dos portos às mudanças no comércio marítimo e nas tecnologias de transporte.

O estabelecimento do Regulamento de Exploração do Porto (REP) observando as diretrizes do Ministério competente, garante uma gestão mais eficiente e adaptada às particularidades de cada porto. Este regulamento define as regras de funcionamento e utilização das instalações portuárias.

A autoridade portuária passa a ter a competência de editar a estrutura tarifária, propor e arrecadar os valores relativos à sua atividade. Esta autonomia financeira é fundamental para a sustentabilidade e o desenvolvimento contínuo dos portos.

A gestão de hidrovias ou vias navegáveis atribuídas à autoridade portuária amplia seu escopo de atuação, permitindo uma visão mais integrada do sistema de transporte aquaviário.

O planejamento e execução de dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, observando o Plano Nacional de Dragagem, torna-se responsabilidade direta da autoridade portuária. Esta competência é crucial para manter a competitividade do porto, permitindo o acesso de navios de maior porte.

A autoridade portuária ganha a faculdade de propor à Antaq a concessão da exploração e da gestão das hidrovias sob sua jurisdição, ampliando as possibilidades de desenvolvimento da infraestrutura aquaviária.

A concessão de canais de acesso aquaviário, rodoviário e ferroviário nos limites do porto público pela autoridade portuária é uma inovação importante, permitindo uma gestão mais integrada e eficiente dos acessos ao porto.

A adequação da infraestrutura portuária para o fornecimento de combustíveis sustentáveis e a eletrificação de cais a partir de fontes de energia de baixo carbono demonstra o compromisso com a sustentabilidade ambiental.

A adaptação da infraestrutura portuária para enfrentar os impactos das mudanças climáticas é uma competência crucial, garantindo a resiliência e a continuidade das operações portuárias frente aos desafios ambientais.

O desenvolvimento, implementação e operação do Sistema Comunitário Portuário (Port Community System - PCS) pela autoridade portuária promove a integração e a eficiência nas operações portuárias, beneficiando todos os stakeholders.

A implementação do Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações (VTMIS) ou sistemas similares pela autoridade portuária contribui para a segurança e eficiência do tráfego marítimo no porto.

O arrendamento de áreas em terra ou água e infraestrutura portuária pela autoridade portuária, em consonância com o PDZ, permite uma gestão mais dinâmica e adaptável do espaço portuário.

A celebração de contratos de transição, de uso temporário e de passagem pela autoridade portuária oferece flexibilidade na utilização dos espaços portuários.

A pré-qualificação dos operadores portuários da área de cais de uso público pela autoridade portuária garante a qualidade e a segurança das operações portuárias.

A implantação e coordenação de sistemas de controle de fluxos logísticos pela autoridade portuária, como pátios reguladores e agendamento eletrônico, promove a eficiência nas operações portuárias.

A autoridade portuária assume o controle sobre a entrada, saída, atracação e desatracação de embarcações na área do complexo portuário, permitindo uma gestão mais eficiente do tráfego marítimo.

O estabelecimento do horário de funcionamento do porto pela autoridade portuária permite uma adaptação às necessidades locais e às demandas do comércio.

A autoridade portuária ganha competência para autorizar a movimentação de mercadorias das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações específicas.

A suspensão de operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto pela autoridade portuária é uma ferramenta importante para garantir a eficiência e a segurança das operações.

A promoção da remoção de embarcações ou cascos que possam prejudicar o acesso ao porto é uma competência crucial para manter a navegabilidade e a segurança do canal de acesso.

A autoridade portuária assume a responsabilidade de cumprir e fazer cumprir o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE), reforçando a segurança portuária.

O planejamento e execução da integração porto-cidade em conjunto com os municípios da hinterlândia é uma competência que reconhece o impacto dos portos no desenvolvimento urbano e regional.

A promoção do crescimento da economia azul pela autoridade portuária, em consonância com o plano setorial para os recursos do mar, demonstra uma visão mais ampla e sustentável do desenvolvimento portuário.

A fiscalização da operação portuária pela autoridade portuária, zelando pela regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente, é fundamental para garantir a qualidade dos serviços portuários.

A autoridade portuária ganha competência para lavrar autos de infração, instaurar processos administrativos e aplicar penalidades, reforçando seu papel regulador local.

A possibilidade de propor a abertura de capital social, quando empresa de economia mista, oferece novas oportunidades de financiamento e gestão para as autoridades portuárias.

A faculdade de realizar a terceirização da administração de unidades do porto pela autoridade portuária permite uma gestão mais flexível e eficiente.

A autoridade portuária assume o papel de assegurar um ambiente propício ao investimento privado, promovendo o desenvolvimento portuário.

A competência para identificar oportunidades de negócio e escolher parceiros, na forma da lei, permite à autoridade portuária uma atuação mais proativa no desenvolvimento do porto.

O exercício das funções de forma integrada e harmônica com as autoridades intervenientes no porto é essencial para uma gestão eficiente e coordenada do complexo portuário.

Paralelamente ao empoderamento da autoridade portuária, o novo marco legal estabelece o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) como um órgão consultivo importante. O CAP, composto por representantes do poder público, das operações portuárias privadas, dos trabalhadores e dos usuários dos serviços portuários, desempenha um papel crucial na governança portuária.

O CAP tem a competência de sabatar os indicados à diretoria da autoridade portuária, emitindo parecer opinativo ao Conselho de Administração. Esta atribuição reforça a transparência e a qualidade da gestão portuária.

O Conselho também pode propor alterações no Regulamento de Exploração do Porto, na poligonal do porto e no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, contribuindo para o planejamento estratégico do porto.

As propostas do CAP para promover a racionalização e otimização do uso das instalações portuárias, fomentar a ação industrial e comercial do porto, e desenvolver mecanismos para atração de mercadorias são fundamentais para aumentar a competitividade do porto.

O CAP também tem um papel importante na proposição de medidas que visem estimular a competitividade, a inovação, a sustentabilidade e a integração porto-cidade, alinhando o desenvolvimento portuário com as necessidades da comunidade local.

Acreditamos que a descentralização e o empoderamento da autoridade portuária, juntamente com a atuação consultiva do CAP, representam um avanço significativo na gestão portuária brasileira. Esta nova estrutura promove uma gestão mais eficiente, adaptável e alinhada com as necessidades locais e as demandas do mercado global, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do país.

O Papel da Autoridade Aduaneira no Sistema Portuário Brasileiro

A autoridade aduaneira desempenha importante papel no sistema portuário brasileiro, atuando como guardião das fronteiras comerciais do país. Sua presença e atuação são essenciais para garantir a legalidade, a segurança e a eficiência das operações de comércio exterior realizadas nos portos nacionais.

O princípio básico que rege a atuação da autoridade aduaneira está estabelecido no marco legal do setor portuário: a entrada ou saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente pode ocorrer em portos ou instalações portuárias alfandegados. Esta regra é crucial para garantir o controle efetivo do fluxo de mercadorias internacionais.

O processo de alfandegamento de portos públicos e privados é uma etapa crítica que precede a operação de comércio exterior. Este procedimento envolve o cumprimento de requisitos específicos previstos na legislação, assegurando que as instalações portuárias estejam aptas a lidar com mercadorias internacionais de forma segura e controlada.

A autoridade aduaneira, representada pelo Ministério da Fazenda através de suas repartições aduaneiras, possui um amplo leque de competências que abrangem diversos aspectos do controle aduaneiro e do comércio exterior.

Uma das principais atribuições da autoridade aduaneira é cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, permanência e saída de quaisquer bens ou mercadorias do país. Esta responsabilidade é

fundamental para garantir a integridade do sistema de comércio exterior e prevenir atividades ilícitas.

A fiscalização da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias é outra competência crucial da autoridade aduaneira. Esta atividade é realizada em coordenação com outras autoridades presentes no porto, garantindo uma abordagem integrada de segurança e controle.

O exercício da vigilância aduaneira e a repressão ao contrabando e ao descaminho são funções vitais da autoridade aduaneira, são essenciais para proteger a economia nacional e garantir a segurança pública, combatendo o comércio ilegal e a evasão fiscal.

A arrecadação dos tributos incidentes sobre o comércio exterior é uma das atribuições mais importantes da autoridade aduaneira, não apenas garante a receita do Estado, mas também assegura a justa concorrência entre os agentes econômicos.

Por outro lado, assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro é outra responsabilidade significativa da autoridade aduaneira, essencial para manter as relações comerciais internacionais do Brasil e garantir o cumprimento das obrigações assumidas pelo país.

Para exercer efetivamente suas atribuições, a autoridade aduaneira goza de amplos poderes de acesso e fiscalização. O livre acesso a quaisquer dependências dos portos públicos e privados, às embarcações atracadas ou não, e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas é garantido por lei.

Com efeito, o papel da autoridade aduaneira vai além do mero controle fiscal. Sua atuação tem impactos significativos na segurança nacional, na saúde pública e na proteção do meio ambiente, uma vez que controla a entrada de produtos potencialmente perigosos ou nocivos.

A autoridade aduaneira também desempenha um papel crucial na facilitação do comércio legítimo. Ao aplicar corretamente a legislação e os

procedimentos aduaneiros, ela contribui para a agilidade e eficiência das operações de comércio exterior.

A evolução tecnológica tem impactado significativamente o trabalho da autoridade aduaneira. A implementação de sistemas informatizados de controle aduaneiro tem permitido uma fiscalização mais eficiente e menos intrusiva, beneficiando tanto o Estado quanto os operadores de comércio exterior.

A autoridade aduaneira também tem um papel importante na implementação de programas de conformidade aduaneira, como o Operador Econômico Autorizado (OEA). Estes programas visam incentivar a conformidade voluntária e fortalecer a parceria entre o setor público e privado.

A atuação da autoridade aduaneira nos portos brasileiros é essencial para a implementação de padrões internacionais de segurança, como o ISPS Code (Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias). Esta atuação contribui para a inserção competitiva dos portos brasileiros no comércio internacional.

Ademais a autoridade aduaneira também tem um papel importante na proteção da propriedade intelectual, combatendo a entrada de produtos falsificados ou pirateados no país, fundamental para proteger a indústria nacional e os consumidores.

A cooperação internacional é um aspecto cada vez mais importante do trabalho da autoridade aduaneira. A troca de informações e a realização de operações conjuntas com autoridades aduaneiras de outros países são essenciais para combater o crime transnacional.

Outro papel importante da autoridade aduaneira é na proteção da saúde pública, trabalhando em conjunto com órgãos de vigilância sanitária para controlar a entrada de alimentos, medicamentos e outros produtos que possam representar riscos à saúde.

O controle de produtos que possam causar danos ao meio ambiente é outra área de atuação importante da autoridade aduaneira, contribuindo para a implementação de políticas ambientais e para o cumprimento de acordos internacionais nesta área.

O combate à subfaturação e à supervalorização nas operações de comércio exterior é outra atribuição importante da autoridade aduaneira, práticas que podem resultar em evasão fiscal e distorções na concorrência, tornando seu combate essencial para a proteção da economia nacional.

Por fim, é importante ressaltar que a atuação da autoridade aduaneira deve sempre buscar o equilíbrio entre o controle efetivo e a facilitação do comércio legítimo. A modernização constante dos procedimentos aduaneiros, a adoção de tecnologias avançadas e a capacitação contínua dos servidores são essenciais para atingir este objetivo.

Logo, sua atuação não apenas garante a arrecadação de tributos e o cumprimento da legislação aduaneira, mas também contribui significativamente para a segurança nacional, a saúde pública, a proteção do meio ambiente e a competitividade da economia brasileira no cenário internacional.

Da exploração dos portos brasileiros

O anteprojeto, normatizou todo o sistema de exploração dos portos pela União, de forma direta ou indireta, mantendo a estrutura da legislação anterior, com várias inovações.

Atualmente, arrendatários de terminais portuários precisam se pré-qualificar como operadores portuários perante as autoridades portuárias. Entretanto, os requisitos para isso normalmente já são avaliados previamente à celebração dos contratos de arrendamento, tornando a pré-qualificação perante a autoridade portuária apenas mais uma etapa burocrática. Assim, estamos introduzindo previsão legal no sentido de deixar consignado que os arrendatários de instalações portuárias já dispõem de tal qualidade por lei.

Um dos maiores problemas enfrentados pelo setor portuário nacional é a falta de profundidade de nossos portos e seus canais de acesso. O Brasil, apesar de um pujante comércio externo, não conta com infraestrutura

de acesso adequada, ficando fora da rota dos navios mais eficientes e competitivos em operação, por falta de profundidade de acesso a seus portos.

Esta situação se agrava na medida em que a frota internacional de navios se renova, com encomendas predominantes de navios de grandes dimensões, com maior economia de escala, eficiência energética e novas tecnologias de energia limpa, sendo também significativo o movimento de desmonte dos navios em uso, diminuindo a oferta dos navios que hoje frequentam nossos portos. Tal circunstância diminui a competitividade de nossos produtos, sujeitando-os a maiores custos logísticos, decorrentes da utilização de navios menos eficientes e também afeta nossas comunidades portuárias, sujeitas ao convívio com navios de maior nível de emissão de gases nocivos.

Em contrapartida, os maiores portos do mundo têm se adaptado à nova demanda de navios de maiores dimensões, efetuando obras de aprofundamento de canais e berços e alargamento dos canais de acesso.

Nesse contexto, entendemos de fundamental importância a alteração no padrão hoje existente, de modo a considerar o modelo de concessão à iniciativa privada das obras de aprofundamento e alargamento de canais de acesso e bacias de evolução, na forma que estamos propondo.

Outra mudança que estamos propondo é a substituição da referência às companhias docas por autoridades portuárias, por estar mais de acordo com a taxonomia atual.

A incorporação da modalidade de credenciamento, de acordo com os arts. 78 e 79 da Lei nº 14.133/2021, explicitamente permite clarificar a incorporação de importante simplificação no procedimento de compras pela autoridade portuária. Introduzimos, portanto, a possibilidade de utilização de *e-marketplaces*, que pode incrementar ainda mais essa possibilidade de simplificação.

Outra importante novidade diz respeito à introdução de dispositivo no Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001) como o objetivo de prever como obrigação da União, a promoção de colaboração técnica com os Municípios contemplados com a instalação de portos ou instalações portuárias,

com objetivo de mitigar eventuais impactos na mobilidade urbana e gerar incremento na qualidade de vida em seu território.

Tendo em vista a diversidade dos núcleos urbanos no Brasil, a instalação portuária pode afetar o cotidiano das pessoas de várias formas diferentes, com importante impacto na mobilidade urbana e na qualidade de vida. Portanto, apenas o trabalho conjunto da União com os Municípios permitirá encontrar soluções adequadas para cada situação, de forma a reduzir os impactos e potencializar os benefícios da instalação do porto no território municipal.

No âmbito da simplificação regulatória, patrimonial e ambiental, envolvendo os temas gerais da atividade portuária, um dos principais desafios de nossa época é o meio ambiente. O art. 3º da Lei 12.815, de 2013 estabelece as Diretrizes gerais para a exploração dos portos organizados no Brasil. Curiosamente, nada fala da questão ambiental.

Para suprir esta omissão, acrescentamos como um dos princípios (inciso IV do art. 3º) que norteiam o disposto na lei dos portos o requisito de “desenvolvimento sustentável” que remete diretamente à questão ambiental.

Adicionalmente, introduzimos no art. 4º da proposta mais dois incisos de diretrizes diretamente relacionadas ao meio ambiente: um propondo *o estímulo ao desenvolvimento e utilização de energias sustentáveis, que estimulam a transição energética*; outro, a *adaptação dos portos às mudanças climáticas*.

Conforme o Banco Mundial (2023)²⁹, “o transporte marítimo possui um potencial significativo de mitigação dos efeitos climáticos dado que responde por 3% dos gases efeito estufa”. Em particular, o Banco Mundial chama a atenção para o fato que “os combustíveis baseados em hidrogênio

Art 1²⁹ Sustainable Development in Shipping and Ports. <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/sustainable-development-in-shipping-and-ports>

tais como amônia verde e metanol seriam os principais candidatos para descarbonizar a indústria”.

Um princípio que se encontra na ordem do dia é a redução da excessiva burocracia com simplificação dos procedimentos na relação do Estado com o cidadão. Isso não é diferente no setor portuário. O custo burocrático faz parte do chamado “custo Brasil” e acreditamos ser fundamental elevar à categoria de princípio na lei dos portos a ideia de “desburocratização e simplificação administrativa” (inciso VIII do art. 3º).

O inciso III do art. 2º da Lei de Liberdade Econômica, Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, destaca o Princípio da Intervenção Subsidiária e Excepcional do Estado sobre o Exercício de Atividades Econômicas como o princípio que norteará esta lei.

Tal princípio deve ser sempre reforçado em leis mais específicas de forma a sinalizar de forma clara e inequívoca a ideia de que a economia do setor se rege pelas leis do mercado e que a intervenção do Estado é mais uma exceção do que a regra.

Entendemos que esse princípio fortalece a máxima do § 2º do art. 1º da mesma Lei de Liberdade Econômica, de que devem se interpretar *“em favor da liberdade econômica.... todas as normas de ordenação pública sobre atividades econômicas privadas”.*

Esta necessária e ainda requerida mudança de postura na elaboração legislativa deve, portanto, ser sistematicamente trazida nos textos legais. Esta simples diferença de abordagem tem muito a contribuir com uma economia brasileira mais moderna em geral e, em nosso caso específico, um setor portuário mais dinâmico em particular.

O inciso V do art. 3º da Lei nº 12.815, de 2013, já fazia referência à diretriz de “estímulo à concorrência”, aduzindo outros elementos. Mantivemos essa Diretriz no inciso IX do art. 4º da proposta

No entanto, também optamos por reproduzir exatamente a redação do princípio da “livre concorrência” consagrado no inciso IV do art. 170 da Constituição.

A concorrência é o principal regulador (natural) dos mercados para a otimização do bem-estar social. É o mecanismo traduzido pela genial “mão invisível” de Adam Smith, que permite transformar a livre iniciativa e o empreendedorismo em benefícios que transbordam as fronteiras de cada atividade econômica para beneficiar a todos os cidadãos, especialmente os mais pobres. Afinal, como destaca Luigi Zingales, em seu “Capitalismo para o Povo”, *“a competição é o ingrediente mágico que faz o capitalismo trabalhar para todo mundo”*.

Sendo assim, não é de forma alguma ocioso destacar em leis específicas que este princípio constitucional será um farol fundamental para a política pública.

A liberdade econômica da iniciativa privada constitui um insumo fundamental para o próprio dinamismo do sistema econômico nas economias modernas.

Em particular, é fundamental evitar ao máximo a imposição de barreiras à entrada que suprimam a liberdade dos entrantes em oferecer concorrência aos agentes econômicos estabelecidos.

É a falta de liberdade econômica que torna, na rica análise de Acemoglu e Robinson (Por que as nações falham?), o poder econômico enraizado na economia. E o pior: é invariavelmente o próprio Estado, por diversas vias, que constrói barreiras à entrada regulatórias, impedindo ou dificultando a criação de opções mais baratas, melhores ou mais inovadoras.

Assim, a liberdade econômica também deve se constituir em um princípio a nortear esta nova lei dos portos.

Colocamos de forma explícita na proposta (art. 5º inciso I), que o Poder Concedente continuará sendo exercido pela União, mas por intermédio da Antaq.

Note-se que, atualmente, a única agência reguladora que não funciona como Poder Concedente é a Antaq. Esta mudança corrige esta distorção.

A autorização e os arrendamentos simplificados proveem maior concretude ao princípio da desburocratização e simplificação administrativa.

Como destacado no inciso XXI do art. 4º da proposta, a autorização e o arrendamento simplificados são *“procedimentos simplificados, amparados em requisitos normativos reduzidos, com a finalidade de agilizar e desburocratizar a autorização ou o arrendamento para exploração de portos públicos e privados, conforme regulamentação da Antaq”*.

Introduzimos, de forma mais direta, procedimentos simplificados para autorizações de instalações de menor complexidade operacional. Estão contempladas neste procedimento a estação de transbordo de cargas (inciso IX do art. 4º) e o porto privado de pequeno porte (inciso XI do art. 4º), sendo também uma opção para terminais de cruzeiros (inciso VIII do art. 4º).

O credenciamento permite significativa simplificação dos procedimentos de compras das autoridades portuárias. A utilização de e-marketplaces acrescenta mais uma grande possibilidade de simplificação bastante significativa. E sem perder a transparência que compras públicas exigem.

O concessionário e o arrendatário nos portos organizados, atualmente, podem realizar investimentos não previstos no contrato, dispensadas a aprovação do poder concedente e a análise prévia da Antaq, desde que exclusivamente às suas expensas e sem que haja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta regra está no § 9º do art. 42 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

Achamos este dispositivo de grande importância. Há investimentos obrigatórios que inclusive constituem cláusulas essenciais dos contratos de concessão (inciso V do art. 5º) e arrendamento (inciso IV do art. 5º-C) definidos pelo regulador nos respectivos contratos.

Mas, afinal, uma das motivações para conceder ou arrendar infraestruturas ao setor privado é que este conhece melhor as necessidades do negócio, inclusive os investimentos requeridos, do que o setor público. Não faz sentido que se demore um tempo enorme para o regulador avaliar o

investimento e apenas aí conceder a autorização para investir. E trata-se aqui de investir a mais do que os investimentos obrigatórios citados no parágrafo anterior.

Não são apenas o concessionário e o arrendatário que se beneficiam em ter mais flexibilidade para realizar os investimentos que desejam. É o país. Nosso investimento em infraestrutura, em geral, está muito aquém do requerido para a retomada sustentada do desenvolvimento. Atrasos burocráticos podem ser medidos em riqueza perdida desnecessariamente.

Sendo assim, transportamos parte da redação do § 9º do art. 42 do Decreto nº 8.033, de 2013, diretamente para a lei (inciso V art. 23), o que consolida de uma vez por todas esta orientação.

O art. 19 do Decreto nº 8.033, de 2013, já define a regra de prazo de arrendamento de 35 anos, prorrogável uma vez para mais 35 anos. Esta regra é válida desde 2017 (Decreto nº 9.048, de 2017).

Entendemos que a necessidade de investimentos de natureza afundada e com elevado prazo de maturação em modernização dos portos brasileiros recomenda realmente um período superior para a devida amortização.

Mas ainda há vários contratos para antes de 2017 com a regra antiga de arrendamento de 25 mais prorrogação de 25 anos. Assim, foi incluída previsão de que autoridade portuária promoverá adaptação dos contratos vigentes para fins de prorrogação, o que permitirá estender a estes terminais também o maior incentivo ao investimento.

O parágrafo único do art. 11 da lei atual define que “*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*”.

Realizamos pequenas alterações que evitem interpretações equivocadas sobre o propósito do dispositivo no parágrafo único do art. 48 da proposta. Assim, deixamos claro que o direito de uso e fruição se refere à área

em terra e destacamos que será exigida a certidão de disponibilidade emitida pela Secretaria de Patrimônio da União para espaço físico em águas públicas.

Os direitos de propriedade ficam bem mais claros evitando contenciosos desnecessários.

Os volumes de movimentação de cargas aprovados nos contratos de adesão deverão ser considerados para efeito do planejamento do setor portuário, ressalvadas as autorizações simplificadas cujas capacidades de movimentações não sejam relevantes, na forma normatizada pela Antaq, ou que envolvam cargas ainda não consolidadas.

No art. 49, define-se que, encerrado o processo de chamada ou anúncio público, a Antaq realizará os estudos de viabilidade locacional e ainda celebrará automaticamente o contrato de adesão, bastando que o pedido de autorização preencha os requisitos normativos.

Constitui mais um elemento poderoso de simplificação, aqui fortemente ligado ao fato de a Antaq se tornar o intermediário da União como poder concedente.

Fica dispensada, nos termos do § 5º do art. 49, a realização de anúncio público nos arrendamentos simplificados, desde que: *i)* suas operações não causem impactos locacionais ou concorrenciais em arrendamentos ou portos privados da mesma área de influência e classificadas como estratégicas; e *ii)* as manifestações da autoridade aduaneira e do respectivo poder público municipal indiquem que a autorização da exploração da atividade portuária não possui potencial de ocasionar dano ao interesse público.

O setor portuário gera vários efeitos de transbordamento para o resto das economias regionais e nacional. Por esse motivo é requerido um processo de planejamento da parte do estado. E esse planejamento demanda informações de todas as instalações portuárias existentes no país.

Assim, definimos que as instalações portuárias autorizadas, independentemente de serem consideradas no planejamento portuário, deverão conferir à Antaq amplo acesso às informações de movimentações de mercadorias e dos investimentos realizados.

Atualmente, arrendatários e autorizatários precisam se pré-qualificar como operadores portuários perante as autoridades portuárias.

Todavia os requisitos para essa pré-qualificação normalmente já são avaliados previamente à celebração dos contratos de arrendamento ou de adesão.

Dessa forma, a pré-qualificação perante a autoridade portuária acaba sendo mais uma etapa burocrática, que poderia ser facilitada por meio da previsão legal de que arrendatários e autorizatários de instalações portuárias já dispõem de tal qualidade por lei.

Assim, definimos, no § 4º do art. 52, que os arrendatários de terminais portuários e autorizatários de portos privados serão considerados operadores portuários natos, ficando dispensada a respectiva pré-qualificação.

A lei atual instituiu o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II. Introduzimos, no Título IV da proposta, o Plano Nacional de Dragagem. Incluímos no art. 57 um comando mais direto a este dispositivo, esclarecendo que a infraestrutura de acesso aquaviário dos portos organizados poderá ser objeto de contratos de concessão com prazo de até 35 (trinta e cinco) anos, prorrogáveis até 70 (setenta) anos. Harmoniza-se, portanto, com os prazos dos arrendamentos de terminais portuários.

A dragagem é suficientemente importante para a dinâmica do porto, sendo uma constante fonte de problemas por ser uma infraestrutura fundamental para todo o porto, constituindo custo literalmente afundado. Assim, entendemos caber a previsão de um contrato de concessão específico com longo prazo de duração. Dessa forma, definimos que a dragagem nos postos e hidrovias poderá ser tratada como empreendimento de interesse público no art. 58.

A parte relativa às relações de trabalho e qualificação também sofreu modificações substanciais. Isso porque a legislação vigente que regula o trabalho portuário no Brasil carece de atualizações a fim de refletir as transformações ocorridas nos últimos anos no setor portuário, em especial no que tange à evolução das técnicas de trabalho e à inserção de novas tecnologias.

O Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que exerce papel fundamental na regulação da contratação de trabalhadores avulsos, vem sendo objeto de críticas, particularmente em face do regime de exclusividade, que limita a liberdade de contratação de trabalhadores nos terminais arrendados. A obrigatoriedade de se contratar exclusivamente trabalhadores com registro no OGMO representa um gargalo no processo de modernização do setor, incompatível com as demandas atuais do setor portuário, na medida em que dificulta incrementos de eficiência gerados pela automatização.

A evolução dos métodos de trabalho no setor portuário, marcada pela mecanização e automatização dos processos, exige um ambiente regulatório mais flexível, que seja capaz de acomodar a crescente necessidade de especialização e diversificação da mão de obra. O aumento da automação, que resulta na redução da necessidade de trabalhadores em atividades manuais, demanda uma reestruturação do modelo de contratação vigente, a fim de ampliar a liberdade das empresas na escolha dos profissionais e na gestão da força de trabalho.

O regime de contratação atual impede uma incorporação ágil de novos instrumentos de organização da atividade dos portos. Para tanto, é necessário permitir que a administração da mão de obra com vínculo de emprego seja realizada diretamente pelas empresas portuárias, sem a obrigatoriedade de contratação de trabalhadores avulsos com registro no OGMO. A eliminação da exclusividade do OGMO permitirá que as empresas do setor portuário administrem sua própria força de trabalho, o que facilita a adaptação às necessidades produtivas de cada operador e, assim, possibilita maior agilidade das operações.

Além disso, a competitividade entre os operadores portuários – que é um fator vital para o aumento da eficiência do setor – é limitada pelo atual modelo de regulação da mão de obra, em que se centraliza o poder de gestão no OGMO. E essa diferença de custos na contratação de mão de obra acaba por se transformar em uma desvantagem competitiva, se considerarmos que os terminais privados têm liberdade para contratar de acordo com as suas necessidades operacionais, enquanto os terminais públicos se mantêm

atrelados a um modelo contratual mais rígido, vinculados que estão à contratação via OGMO.

Vale ressaltar que a eliminação da exclusividade do OGMO e a ampliação da liberdade de contratação não significam a precarização do trabalho, e sim a criação de um ambiente mais dinâmico, flexível, eficiente e competitivo, que permita uma melhor alocação de recursos humanos, o que é mais benéfico para todos os envolvidos: trabalhadores, empresários e investidores. O resultado é um setor mais dinâmico e produtivo.

Nesse contexto, estamos sugerindo que a atuação do OGMO seja restrita à administração e ao fornecimento de mão de obra portuária avulsa, bem como que a sua manutenção nos portos públicos seja optativa.

Quanto à contratação dos trabalhadores, nos termos dos precedentes do Supremo Tribunal Federal (STF) que reconhecem a ampla possibilidade de terceirização em qualquer atividade, tanto meio quanto fim, sem imposições ou limitações, estamos possibilitando a contratação de trabalhadores portuários por intermédio de empresa prestadora de trabalho portuário. A terceirização, amparada nos princípios da livre iniciativa e na valorização do trabalho humano, pode aumentar a eficiência e a competitividade das empresas sem implicar na precarização dos direitos trabalhistas, uma vez que a Constituição Federal e a legislação ordinária asseguram a isonomia dos direitos entre os trabalhadores vinculados diretamente ao operador portuário e os vinculados às empresas de serviços portuários, isonomia que se estende àqueles que atuam como trabalhadores avulsos.

Também foi incluída na proposta a responsabilidade subsidiária dos operadores portuários em relação às empresas de serviços portuários contratadas, o que reforça a segurança dos trabalhadores, já que, caso a empresa contratada não tenha meios de dar cumprimento às suas obrigações trabalhistas, o operador portuário também poderá ser responsabilizado por essas dívidas.

A proposta ora submetida ao pleno desta Comissão também sustenta que apenas as atividades de estiva e de capatazia façam parte da

mão de obra portuária. Essa redução promoverá uma maior proximidade entre os profissionais do setor, facilitando o acesso ao trabalho, independentemente da atividade específica que o trabalhador desempenhe, e permitindo uma aplicação mais efetiva da multifuncionalidade, em que os trabalhadores podem desenvolver diversas habilidades e atuar em diferentes funções. Esse esquema, que já é utilizado em outros países, como Espanha, Portugal e Bélgica, permitirá uma maior solidariedade entre os trabalhadores, os quais terão condições de vida semelhantes, além de facilitar a organização e a defesa dos seus direitos por intermédio dos órgãos de classe.

No que se refere à multifuncionalidade, ela beneficia não apenas os trabalhadores, mas igualmente traz vantagens para os empregadores. Com uma força de trabalho mais flexível e capacitada, os terminais podem responder rapidamente às demandas do mercado, aumentando sua eficiência operacional. Essa agilidade é decisiva em um ambiente portuário competitivo, onde a capacidade de adaptação faz a diferença entre o sucesso e a estagnação.

Nessa mesma linha de raciocínio, há que se ponderar que a mecanização das últimas décadas modificou a natureza do trabalho portuário. No cenário atual, exige-se uma qualificação específica dos trabalhadores, o que impõe maior flexibilidade na contratação e na organização das equipes.

A qualificação do trabalhador portuário é fundamental para o bom desempenho das atividades no setor portuário, que é uma área estratégica para a economia de um país. Os portos são responsáveis por grande parte do fluxo de mercadorias, tanto nas exportações quanto nas importações, de forma que a eficiência e a segurança das operações são vitais para a competitividade nacional.

O investimento na qualificação da mão de obra traz uma série de benefícios para o setor.

Em relação à segurança no trabalho, as atividades portuárias envolvem a operação de maquinários pesados, movimentação de cargas perigosas e complexas, além de condições ambientais desafiadoras, como marés e ventos fortes. Um trabalhador qualificado é capaz de minimizar os

riscos de acidentes e de dar cumprimento às normas de segurança, para a proteção tanto da vida dos funcionários quanto do patrimônio.

Outro importante fator decorrente da qualificação é a eficiência operacional, haja vista o seu impacto direto na eficiência do fluxo logístico. Trabalhadores treinados e atualizados com as melhores práticas conseguem desempenhar suas funções com mais rapidez e precisão, reduzindo o tempo de carga e descarga, otimizando o uso dos equipamentos e melhorando a circulação de mercadorias.

O setor portuário tem passado por transformações tecnológicas, como a automação de operações, o uso de sistemas de gestão de carga, a introdução de veículos autônomos e o uso da robótica. A adaptação a essas novas tecnologias exige trabalhadores capacitados. A falta de qualificação pode levar à subutilização das tecnologias ou até à resistência à sua implementação.

Além disso, o setor portuário é regulado por uma série de normas nacionais e internacionais, como, por exemplo, as relacionadas à segurança do trabalho, ao meio ambiente e à segurança de navegação. O trabalhador qualificado é capaz de compreender essas regras e sua importância, garantindo que a operação do porto esteja em conformidade com todas as exigências legais.

A qualificação também proporciona maior valorização e desenvolvimento profissional. Trabalhadores qualificados têm mais oportunidades de progressão na carreira e de conquistar melhores salários, contribuindo para a motivação e retenção de talentos dentro do setor portuário.

Em um mercado globalizado, os portos competem não apenas regionalmente, mas também internacionalmente. Portos que contam com trabalhadores qualificados conseguem oferecer serviços mais eficientes e seguros, atraindo mais investimentos e aumentando sua competitividade no cenário global. Além disso, a qualificação permite a implementação de práticas sustentáveis, fundamentais para o futuro da logística e transporte marítimo.

Em resumo, a qualificação dos trabalhadores portuários é crucial para assegurar que os portos operem de forma segura, eficiente e

competitiva, além de proporcionar desenvolvimento econômico e social tanto para os profissionais quanto para o setor como um todo.

Embora a legislação vigente já preveja a qualificação profissional do trabalhador portuário, o fato é que os resultados obtidos, na prática, estão muito aquém do necessário para garantir a competitividade do mercado nacional. Assim, um dos objetivos pretendidos com o presente anteprojeto de lei é o de tornar efetiva a qualificação da mão de obra, vinculando-a a um processo de certificação do trabalhador portuário.

No modelo proposto, o sistema de contratação para o trabalho portuário será baseado na certificação de qualificação profissional, condicionando o trabalho no setor portuário à obtenção de um certificado, que será emitido pelo Serviço Nacional do Transporte (Senat). Esse sistema de certificado confere um padrão de excelência. Estamos certos de que essa certificação aumentará a empregabilidade do trabalhador e trará um maior respeito ao profissional no mercado de trabalho, pois o trabalhador será valorizado por suas habilidades e competências.

A utilização do Senat para fins de qualificação e certificação do trabalhador portuário visa a aproveitar a estrutura de um órgão que já possui experiência comprovada no treinamento na área de transporte rodoviário, experiência essa que certamente será muito útil para aplicação também no setor portuário. Além disso, a proposta altera a destinação dos recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), que não têm sido empregados no aprimoramento de mão de obra portuária. De fato, menos de 5% (cinco por cento) dos valores recolhidos compulsoriamente junto às empresas são efetivamente destinados ao treinamento e à capacitação dos trabalhadores portuários. Os recursos são destinados apenas à formação dos trabalhadores avulsos, sem contemplar aqueles contratados com vínculo empregatício e por prazo indeterminado.

Em sendo aprovada, a nova lei manterá a competência da Marinha para qualificar o setor marítimo, remetendo ao Senat a competência relativa ao trabalhador portuário. Os recursos oriundos do FDEPM serão divididos entre esses dois órgãos.

A livre iniciativa é um princípio constitucional e precisa ser incentivada dentro do setor portuário. O estímulo à competitividade entre os operadores resulta em serviços de maior qualidade e eficiência. Para promover um ambiente de livre concorrência entre os operadores portuários, é imperativo que as empresas tenham liberdade na administração de suas operações, incluindo a possibilidade de contratação direta dos trabalhadores, em substituição ao sistema de trabalho controlado pelo OGMO. A liberdade de contratação pelas empresas portuárias fomentará a especialização da mão de obra, permitindo que os trabalhadores sejam escolhidos com base em suas competências específicas e na adequação às funções modernas exigidas pelo setor.

A flexibilidade na gestão de recursos humanos permitirá que as empresas portuárias adaptem suas operações de acordo com a evolução das tecnologias e com a demanda por serviços mais rápidos e eficientes. Ao ser liberado da imposição de um regime centralizado de gestão de mão de obra, o setor portuário será capaz de atrair mais investimentos, já que os investidores tendem a priorizar ambientes que favorecem a liberdade econômica e a competitividade. Nesse contexto, a exclusividade do OGMO se torna uma barreira à livre iniciativa, pois limita as opções das empresas portuárias em relação à contratação e ao treinamento de sua própria força de trabalho, interferindo no potencial de desenvolvimento do setor. A liberdade de contratação, por outro lado, possibilitará uma maior integração entre as necessidades operacionais dos portos e a capacitação dos trabalhadores, promovendo um ambiente mais eficiente e produtivo.

Em suma, a modernização portuária é um elemento central para o crescimento econômico do Brasil. A liberdade de gestão de mão de obra por parte das empresas portuárias é um componente crucial nesse processo. Por conseguinte, a eliminação da exclusividade do OGMO e a ampliação da liberdade de contratação são medidas que promoverão o aumento da competitividade e da eficiência nos portos brasileiros.

A crescente necessidade de mão de obra qualificada e especializada exige que as empresas tenham liberdade de definir as condições de contratação e o tipo de profissional que irão compor suas equipes,

permitindo, ainda, uma maior sinergia entre os operadores portuários e os trabalhadores, resultando em processos mais eficientes e ajustados às demandas do mercado global.

A competitividade entre os operadores portuários será benéfica não apenas para a economia nacional, mas também para a melhoria das condições de trabalho, uma vez que cada empresa terá interesse em atrair os melhores profissionais, oferecendo melhores condições de trabalho. Ao conceder maior liberdade para a contratação direta de trabalhadores portuários, o Brasil estará se alinhando às melhores práticas globais de gestão portuária, que priorizam a eficiência, a flexibilidade e a competitividade no setor, contribuindo para a criação de novos empregos e para a valorização dos trabalhadores, uma vez que as empresas terão mais liberdade para selecionar e treinar seus profissionais. Tudo isso sem afetar os compromissos assumidos pelo Brasil em relação à valorização do trabalho humano e à promoção de condições dignas de trabalho.

Outro aspecto crucial é o fortalecimento da negociação coletiva entre trabalhadores e empregadores, que se mostra um caminho eficaz para a resolução de conflitos e para a fixação de condições de trabalho adequadas à realidade do setor. A negociação coletiva proporciona um ambiente colaborativo, onde trabalhadores e empregadores podem assentar suas expectativas e necessidades, de forma que se torna possível a celebração de acordos que beneficiem ambas as partes e que tomem em conta as condições de trabalho e necessidades específicas de cada porto e de cada operador, observadas, especialmente, as mudanças tecnológicas e operacionais do setor. O estímulo à negociação coletiva é, portanto, fundamental para a valorização do trabalhador portuário e para a construção de uma relação laboral mais justa e equilibrada, devendo ser incentivada como meio de garantir que os direitos dos trabalhadores sejam respeitados e que as condições de trabalho evoluam em consonância com as transformações tecnológicas do setor.

Com maior liberdade na administração da mão de obra e a facilitação das negociações coletivas, os portos brasileiros poderão funcionar com mais eficiência, reduzindo os conflitos e otimizando as operações. A maior

flexibilidade na contratação, combinada com a valorização da negociação coletiva, contribui para o aumento da segurança jurídica no setor, favorecendo tanto trabalhadores quanto empregadores, além de permitir que os trabalhadores portuários tenham uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, assegurando a preservação de seus direitos.

Nossa proposta também busca estimular um aumento do número de trabalhadores com vínculo de emprego, forma de contratação que oferece maior estabilidade e segurança para a força de trabalho portuária. E esse propósito fundamenta-se na Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que trata da promoção do emprego dos trabalhadores portuários, oferecendo uma base sólida para garantir condições dignas de trabalho e a preservação do emprego fixo no setor portuário.

A Convenção reforça o princípio de que o trabalho humano deve ser valorizado, e isso só será plenamente possível se houver um aumento substancial no número de trabalhadores com vínculo empregatício nos portos. A preservação do emprego e a valorização do trabalho humano são princípios fundamentais que devem nortear as reformas no setor portuário, princípios esses que estão em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil – sendo a Convenção 137 da OIT é um dos principais compromissos. O incentivo à criação de melhores condições de trabalho por meio de negociações coletivas e de medidas que priorizem a estabilidade no emprego se dá especialmente por meio da celebração de um vínculo de emprego.

As reformas propostas visam não apenas melhorar a eficiência operacional dos portos, mas também garantir que os trabalhadores sejam valorizados e tenham acesso a melhores condições de trabalho e estabilidade no emprego. Nesse contexto, a liberdade de contratação e a valorização da negociação coletiva são dois pilares da modernização equilibrada do setor portuário, com benefícios tanto para os trabalhadores quanto para os empregadores.

A modernização, com ênfase na mecanização e na automatização, exige que o regime de contratação seja mais ágil e adaptável

às mudanças tecnológicas, sem desvalorizar a importância do trabalho humano. A liberdade de contratação permitirá que as empresas portuárias se adequem mais rapidamente às mudanças de mercado, ampliando sua capacidade de competir em um cenário global cada vez mais exigente.

Aliada à modernização das operações portuárias, a liberdade de contratação deve ser vista como um elemento central para garantir a competitividade dos operadores portuários no cenário internacional e para promover o desenvolvimento econômico do Brasil, tratando-se de elemento que propicia maior aporte de investimentos e geração de empregos. O aumento da automatização dos processos portuários não deve ser visto como uma ameaça ao trabalho humano, mas como uma oportunidade de requalificação e valorização dos trabalhadores. Esses os motivos pelos quais as empresas portuárias precisam de liberdade para definir suas estratégias de gestão de pessoal, de forma a adaptar-se às novas realidades tecnológicas e de mercado.

Importante ressaltar o resultado da fiscalização realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), por intermédio do Processo nº TC 021.614/2023-7, instituído com a finalidade de “obter uma visão aprofundada do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) no setor portuário, assim como de realizar um diagnóstico dos seus problemas-chaves” e que resultou no Acórdão nº 622-24.

Esse diagnóstico realizado pela Corte de Contas reconheceu que a simplificação dos processos de contratação pode aumentar a eficiência operacional e, ao mesmo tempo, garantir que os direitos dos trabalhadores sejam respeitados. O acórdão do TCU também abordou a questão da exclusividade do trabalho portuário, sendo a conclusão pela necessidade de revisão dessa sistemática. O Tribunal destacou que restringir o acesso ao mercado de trabalho portuário a um número limitado de pessoas – aquelas registradas no OGMO – não apenas compromete a eficiência do setor, mas também fere princípios constitucionais, como a liberdade de trabalho. O TCU também enfatizou que essa exclusividade gera um ambiente similar a um monopólio, que pode prejudicar tanto os trabalhadores quanto os

empregadores, na medida em que limita oportunidades de modernização e, conseqüentemente, a competitividade no setor.

Além disso, o TCU recomendou a adoção de medidas que promovam a inclusão de mais profissionais qualificados no mercado portuário, sugerindo que a eliminação da exclusividade permitiria uma melhor alocação de recursos humanos. Essa mudança não só beneficiaria os trabalhadores, que teriam mais liberdade para buscar oportunidades, mas também contribuiria para a modernização do setor, garantindo que o Brasil se tornasse mais competitivo no cenário global.

O Tribunal constatou também que a oferta de profissionais pelos OGMOs nem sempre atende ao perfil esperado, de forma que remanesce uma demanda profissional que não tem meios de ser atendida, já que a contratação deve ser exclusivamente dentre trabalhadores registrados.

Além disso, observou o TCU que a ausência de mecanismos de cancelamento compulsório de registro de trabalhador no OGMO impede o dimensionamento do quantitativo de trabalhadores registrados à efetiva demanda portuária. No mesmo sentido, verificou o Tribunal que o dimensionamento das equipes de trabalho por meio de negociação coletiva tende a resultar no superdimensionamento, o que aumenta os custos dos operadores portuários.

O acórdão reforça a urgência de uma reforma regulatória que promova um ambiente de trabalho mais justo e eficiente, alinhando-se às melhores práticas internacionais e às necessidades do mercado, na medida em que a organização atual cria dissonância entre a oferta de trabalhadores pelos OGMOs e a demanda de serviço portuário, com impacto sobre a eficiência do serviço portuário.

Além do TCU, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) apresentou relatório no qual reconhece a necessidade de melhorias no ambiente regulatório do setor portuário, enfatizando que a exclusividade na prestação de serviços portuários e a obrigatoriedade de contratação via OGMO criam barreiras à concorrência e à eficiência no setor. A Organização recomenda a revisão dessas práticas,

sugerindo que o fim da exclusividade permitiria um maior acesso de profissionais qualificados e promoveria um mercado mais dinâmico e competitivo. Essa mudança não apenas beneficiaria os trabalhadores, mas também melhoraria a qualidade dos serviços prestados nos portos, aumentando a produtividade e a competitividade do Brasil no comércio internacional.

O relatório da OCDE ressalta, ainda, que um ambiente regulatório mais aberto e flexível é fundamental para atrair investimentos e modernizar a infraestrutura portuária. Ao eliminar a exclusividade e permitir que trabalhadores qualificados atuem sem a necessidade de registro em um órgão com o monopólio para o fornecimento da mão de obra portuária, o Brasil se alinharia às melhores práticas internacionais. Essa abordagem não só atenderia às demandas do mercado, mas também garantiria que o setor portuário se adaptasse às constantes mudanças econômicas e tecnológicas, promovendo um desenvolvimento sustentável e inclusivo para todos os envolvidos.

Os posicionamentos adotados tanto pelo TCU quanto pela OCDE vão ao encontro do nosso entendimento manifestado anteriormente. Assim, no que se refere às relações de trabalho, constatamos que o Brasil tem uma oportunidade única de modernizar o setor portuário, o que aumenta sua competitividade e sua eficiência, além de valorizar o trabalhador portuário. Entendemos que as alterações incorporadas nessa proposta permitem essa almejada modernização.

Em conclusão, é inquestionável o fato de que a revisão do arcabouço legal dos portos é fundamental para o desenvolvimento do setor portuário. A garantia de que serão aplicados ao setor os princípios e as diretrizes que nortearam os trabalhos desta Comissão – o consensualismo, a segurança jurídica, a livre iniciativa, a valorização do trabalho, a descentralização, a desburocratização e a simplificação – contribuirá para a melhoria da eficiência operacional e da qualidade de vida das comunidades locais, diminuindo os riscos do empreendimento, aumentando a confiança dos investidores, e, acima de tudo, garantindo a segurança e o bem-estar dos trabalhadores.

Devemos ver a iniciativa promovida pela Câmara dos Deputados como uma oportunidade para promover um setor portuário melhor para o país. E é com essa visão que elaboramos esta minuta de anteprojeto que submetemos à apreciação dos ilustres membros desta CEPORTOS, certos de que a sua aprovação trará para o setor portuário um ambiente mais competitivo, eficiente, justo e sustentável, com maior segurança jurídica e oportunidades de inovação, atraindo novos investimentos e fomentando o crescimento econômico sustentável do Brasil.

5 EMENDAS

Após apresentação do relatório final, foi aberto o prazo para que os membros da Comissão apresentassem emendas, cujo período se deu entre os dias 30 de setembro e 4 de outubro. Findo o prazo, foram apresentadas 71 emendas, destacadas na forma do quadro anexo.

5.1 QUADRO DE EMENDAS

EMENDA Nº	AUTOR	OBJETIVO	DISPOSITIVO
1/2024	Marcelo Sammarco	Adicionar	Acrescentar artigo na sequência do Art. 9º
2/2024	James Winter	Modificar	Incluir a expressão "e/ou armazenagem" no inciso III do Art. 5º.
3/2024	James Winter	Modificar	Suprimir a expressão "pública" do inciso IX do Art. 5º.
4/2024	James Winter	Adicionar	Incluir artigo ao final da Lei.
5/2024	James Winter	Modificar	Incluir a expressão "ou de porto público concedido integralmente por contrato de concessão" no inciso XIX do Art. 5º.
6/2024	James Winter	Modificar	Incluir a expressão "e armazenagem" no inciso XX do Art. 5º.
7/2024	James Winter	Adicionar	Incluir os incisos XXVIII e XXIX ao Art. 5º.
8/2024	James Winter	Modificar e Adicionar	Alterar o caput e o inciso III do Art. 8º e incluir o inciso IV e os §§ 2º e 3º.
9/2024	James Winter	Modificar	Alterar o § 4º do Art. 40.
10/2024	James Winter	Modificar	Incluir a expressão "salvo se estabelecido contratualmente entre as partes" no Parágrafo Único do Art. 70.
11/2024	James Winter	Suprimir	Suprimir o Art. 81.
12/2024	James Winter	Adicionar	Incluir o inciso XX no Art. 31, renumerando o posterior para XXI.
13/2024	James Winter	Adicionar	Incluir o inciso IX ao Art. 6º.
14/2024	James Winter	Adicionar	Incluir o inciso XV ao Art. 34, renumerando o posterior para XVI.
15/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o caput do Art. 83.
16/2024	Eraldo	Modificar	Alterar o Título VI.

	Franzese, Flávia Bauler		
17/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 84.
18/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 86.
19/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 87.
20/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Adicionar	Adicionar os incisos I a III ao Art. 88.
21/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 88.
22/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 89.
23/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Suprimir	Suprimir o Art. 90.
24/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o § 5º do Art. 91.
25/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Adicionar	Adicionar o Art. 86, renumerando-se os seguintes.
26/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 93.
27/2024	Eraldo	Adicionar	Adicionar o inciso XXXVIII ao Art. 12.

	Franzese, Flávia Bauler		
28/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 19.
29/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Adicionar	Adicionar o Art. 91, renumerando-se os seguintes.
30/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Suprimir	Suprimir o inciso I do Art. 129.
31/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o caput do Art. 85.
32/2024	Eraldo Franzese, Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 87.
33/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o Art. 109.
34/2024	Eraldo Franzese,	Adicionar	Adicionar o Art. 93, renumerando-se os seguintes.
35/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o Art. 87.
36/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o caput do Art. 83.
37/2024	Eraldo Franzese,	Suprimir	Suprimir o Art. 103, caput e parágrafo único.
38/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o Art. 94.
39/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o Art. 88.
40/2024	Eraldo Franzese,	Suprimir	Suprimir o Capítulo III.

41/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o § 3º do Art. 98.
42/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o § 1º do Art. 87.
43/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o § 2º do Art. 109.
44/2024	Eraldo Franzese,	Suprimir	Suprimir o inciso II do Art. 129.
45/2024	Eraldo Franzese,	Suprimir	Suprimir o parágrafo único do Art. 83.
46/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o inciso II do § 1º do Art. 87.
47/2024	Eraldo Franzese,	Modificar	Alterar o Art. 94.
48/2024	Eraldo Franzese,	Suprimir	Suprimir o Art. 99.
49/2024	Eraldo Franzese,	Adicionar	Adicionar o inciso III ao § 1º do Art. 87.
50/2024	Flávia Bauler	Modificar	Alterar o Art. 109.
51/2024	Flávia Bauler	Suprimir e Modificar	Suprimir o inciso III e o § 5º do Art. 86 e alterar o Art. 110 e o § 2º do Art. 111.
52/2024	Jacqueline Wendpap, Marcelo Sammarco	Adicionar	Adicionar o inciso XXIV ao Art. 4º e o inciso VII ao Art. 6º.
53/2024	Jacqueline Wendpap, Marcelo Sammarco	Adicionar	Adicionar artigo com o objetivo de alterar a Lei 10.893, de 13 de julho de 2004.
54/2024	Jacqueline Wendpap, Marcelo Sammarco	Adicionar	Adicionar o Art. 76, renumerando-se os seguintes.

55/2024	Jacqueline Wendpap, Marcelo Sammarco	Modificar	Alterar o Art. 18.
56/2024	Eduardo Nery	Adicionar	Adicionar o § 3º ao Art. 49.
57/2024	Eduardo Nery	Adicionar	Adicionar o § 2º ao Art. 58.
58/2024	Eduardo Nery	Adicionar	Adicionar o parágrafo único ao Art. 62.
59/2024	Eduardo Nery	Adicionar	Adicionar parágrafo ao Art. 38.
60/2024	Eduardo Nery	Adicionar	Adicionar parágrafos ao Art. 47.
61/2024	Eduardo Nery	Modificar	Alterar os Arts. 43 e 46.
62/2024	Eduardo Nery	Modificar	Alterar o Art. 46.
63/2024	Eduardo Nery	Modificar	Alterar o inciso X do Art. 50.
64/2024	Eduardo Nery	Modificar	Alterar o § 1º do Art. 41 e o inciso IV do Art. 42.
65/2024	Eduardo Nery	Adicionar	Adicionar o § 2º ao Art. 119.
66/2024	Eduardo Nery	Adicionar	Adicionar o § 3º ao Art. 120.
67/2024	Eduardo Nery	Modificar	Alterar o inciso III dos Arts. 79 e 80.
68/2024	Flávia Bauler	Suprimir e Modificar	Suprimir o Capítulo III do Título VI e o § 5º do Art. 93; e alterar os Arts. 86, 89 e 110 e o § 2º do Art. 111.
69/2024	Flávia Bauler	Suprimir e Modificar	Suprimir o Capítulo III do Título VI e o § 5º do Art. 93; e alterar os Arts. 86, 89 e 110 e o § 2º do Art. 111.
70/2024	Eduardo Nery	Suprimir e Modificar	Suprimir o inciso VIII do Art. 7º e adicionar o Art. 120-A.
71/2024	Juliana Domingues	Adicionar	Adicionar o § 5º ao Art. 127.

5.2 ANÁLISE DAS EMENDAS

Como já manifestamos anteriormente, a ideia que sustentou a criação desta Comissão Especial foi a de se elaborar um novo arcabouço legislativo para regular o sistema portuário brasileiro, que promova um setor mais eficiente, justo e sustentável. Nessa linha de atuação é que apresentamos a minuta de anteprojeto para a consideração dos ilustres membros da Comissão.

Durante o prazo definido em regulamento, foram apresentadas emendas propondo a alteração do texto por nós apresentado. Neste momento, cabe apenas a apreciação dessas emendas, sendo certo que em razão do acolhimento de integral ou parcialmente de várias emendas foi reestruturado o anteprojeto.

Louvamos todas as iniciativas dos ilustres membros desta Comissão que apresentaram emendas ao anteprojeto. Muitas delas vêm ao encontro do escopo da proposta aprimorando-a, razão pela qual são incorporadas, em sua integralidade ou parcialmente, ao texto final por nós apresentado.

Nesse contexto, acatamos a sugestão para incluir a previsão de adoção de medidas de resiliência e adaptação às mudanças climáticas na Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade.

Como bem argumenta o autor da emenda, “é essencial que as políticas públicas voltadas para a integração entre os portos e as cidades estejam focadas não apenas na mitigação dos impactos ambientais das atividades portuárias, mas também na implementação de medidas de adaptação e resiliência a esses efeitos”.

A alteração proposta é benéfica e oportuna, alinhando-se ao inciso VII do art. 4º do anteprojeto, que traz a “adaptação dos portos às mudanças climáticas” como uma das diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, razão pela qual merece ser acatada.

Acatamos, também, a flexibilização da remuneração dos contratos de passagem. Como destacado na emenda, essa flexibilidade

contribui para a eficiência e a sustentabilidade das operações portuárias, ao mesmo tempo que assegura uma remuneração justa e adequada à administração do porto.

Aprimoramos a descrição da forma como se darão as operações portuárias nos portos privados nas situações excepcionais em que a Antaq autorizar o uso do terminal por terceiros.

Incorporamos ao texto o estabelecimento de prazo de 180 dias para que as autoridades portuárias se ajustem às novas exigências previstas, o que garante um tempo mínimo para a adequação das estruturas de gestão dos portos públicos, além de incluir nas políticas de integração porto-cidades medidas de resiliência e adaptação às mudanças climáticas, o que complementa outros dispositivos dessa proposta em dar destaque à questão ambiental.

Em relação aos problemas dos portos públicos (até então denominados de portos organizados) diagnosticados pelo TCU no processo TC 022.534/2019-9, procuramos aperfeiçoar a legislação para contemplar as oportunidades de melhoria identificadas, sempre com o objetivo de potencializar o desempenho e a produtividade, reduzir a ociosidade e a subutilização de ativos públicos, impulsionar novos investimentos e garantir a sustentabilidade financeira dos empreendimentos públicos.

Nessa linha, estabelecemos regras que facilitam a otimização dos espaços públicos, a começar pela simplificação das normas relacionadas ao arrendamento, passando pela positivação do contrato de transição, do contrato de uso temporário e do contrato de passagem, até chegar à definição das regras relacionadas às contratações a serem realizadas pelas autoridades portuárias, que admitem, por exemplo, a utilização de credenciamento, inclusive por meio de e-marketplaces, e preveem o diálogo competitivo avançado.

Acatamos uma série de emendas relativas aos temas gerais da atividade portuária.

A inserção da atividade de armazenagem na definição de porto privado e no conceito de contrato de uso temporário tem o objetivo de trazer

segurança jurídica e evitar discussões futuras sobre as atividades portuárias desenvolvidas nesses portos. Embora sejam atividades complementares, a movimentação de mercadorias não pode ser confundida com a atividade de armazenagem e, por isso, precisam estar consignadas de forma separadas no texto legal. A inclusão dos conceitos de terminais retroportuários e terminais de contêineres vazios no texto, por sua vez, tem como objetivo dar clareza sobre a abrangência desses recintos, cuja exploração já está prevista no texto do anteprojeto

A retirada da palavra “pública” do conceito de instalação portuária de pequeno porte se mostra pertinente para deixar o texto mais claro, uma vez que essa modalidade de instalação portuária é sempre explorada por meio de autorização em ambientes localizados fora de polígono do porto organizado e sem vínculo com o bem público.

A morosidade e a burocracia enfrentadas nos processos de licitação para exploração de áreas em portos públicos, levou-nos a incluir a dispensa do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para os casos em que for verificada a viabilidade do uso da área e da instalação portuária, quando houver, previamente, a consolidação daquela atividade e a justificativa operacional e econômica das operações na área ocupada.

Decidimos não incluir a matriz de riscos como cláusula essencial dos contratos de concessão e de arrendamento, pois apesar de tratar-se de importante instrumento jurídico para a distribuição dos riscos, delimitando direitos e obrigações das partes diante de ocorrências futuras relevantes que possam interferir no equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e arrendamento, deverá ser analisado no caso concreto da necessidade ou não da sua inclusão no contrato.

Incluimos como competência da União o incentivo à implantação de processos e estruturas de governança corporativa, controle interno e gestão de riscos, por entender que ela tem o dever de fomentar a adoção de procedimentos que proporcionem a excelência na prestação dos serviços públicos, estimulando as boas práticas, o rígido controle interno e o

gerenciamento dos riscos envolvidos nas operações. Também inserimos no texto a definição de *Maritime Single Window (WSW)*, que é o conjunto de sistemas reunidos em uma única plataforma, estabelecendo como competência da União a implantação e manutenção desse sistema.

No que tange às relações de trabalho portuárias, o anteprojeto buscou harmonizá-las com o tratamento dado aos demais trabalhadores brasileiros, além de suprir os problemas identificados pelo TCU no já mencionado processo TC 021.614/2023-7, que foi aberto por aquele Tribunal com a finalidade de fazer um diagnóstico dos problemas-chaves relacionados ao OGMO. Naquela oportunidade, o Tribunal de Contas identificou o que seriam os quatro principais problemas em relação ao OGMO, a saber:

i) os custos para manutenção e funcionamento do OGMO, que incluem o pagamento de passivos judiciais decorrentes da solidariedade com os operadores portuários relativos à remuneração dos trabalhadores portuários avulsos e às indenizações por acidentes de trabalho; a realização de treinamentos da mão de obra; e os custos com a representação judicial;

ii) a insuficiência de oferta e de incentivos para a capacitação dos trabalhadores portuários avulsos, uma vez que a quantidade de cursos oferecidos e a adequação curricular não atendem às necessidades das operações;

iii) os elevados custos com mão de obra decorrentes: da necessidade de se contratar trabalhadores em quantidade superior à efetivamente necessária; da dificuldade em se contratar trabalhador com vínculo de emprego; das dificuldades dos operadores portuários em efetivar os seus serviços por falta de mão de obra interessada, mesmo quando há trabalhador devidamente registrado; e da ausência de meios que possibilite ao OGMO o cancelamento compulsório de registros; e

iv) a incompatibilidade do perfil da mão de obra exigida para vinculação com o perfil da mão de obra disponível no OGMO. Isso porque, a exigência de contratação de trabalhador com vínculo exclusivamente entre aqueles com registro no OGMO inviabiliza o preenchimento de uma vaga quando não haja trabalhador portuário avulso com o perfil demandado. Nesse

tópico, o TCU identificou casos em que o mercado tem exigido mão de obra com treinamento específico, o qual não é ofertado pelo OGMO devido à padronização e à obsolescência dos cursos oferecidos no âmbito do ensino profissional marítimo e, também, em razão dos poucos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) que são destinados especificamente ao setor portuário.

Do mesmo modo, a OCDE apresentou relatório em que reconhece a necessidade de melhorias no ambiente regulatório do setor portuário, enfatizando que a exclusividade na prestação de serviços portuários e a obrigatoriedade de contratação via OGMO criam barreiras à concorrência e à eficiência no setor, além de ressaltar que um ambiente regulatório mais aberto e flexível é fundamental para atrair investimentos e modernizar a infraestrutura portuária. Segundo a OCDE, ao eliminar a exclusividade e permitir que trabalhadores qualificados atuem sem a necessidade de registro em um órgão com o monopólio para o fornecimento da mão de obra portuária, o Brasil se alinharia às melhores práticas internacionais.

Ressalte-se que o TCU, na conclusão do seu acórdão, após mencionar que a correção dos problemas identificados se situa no âmbito legislativo, sugeriu o encaminhamento de recomendação ao Poder Executivo para que seja apresentada proposição legislativa promovendo as alterações necessárias na Lei nº 12.815, de 2013.

Embora a análise do TCU tenha ficado circunscrita à atuação do OGMO, os problemas relativos ao setor portuário ultrapassam aquele órgão, razão pela qual a iniciativa da Câmara dos Deputados é no sentido de se empreender uma revisão ampla no arcabouço legislativo portuário.

Logicamente, em face da pertinência desses posicionamentos, as conclusões adotadas pelo TCU e pela OCDE teriam que ser levadas em consideração no anteprojeto de revisão do sistema portuário.

Partindo do mesmo pressuposto do TCU e da OCDE, entendemos que a previsão de que a contratação do trabalhador portuário com vínculo empregatício e por prazo indeterminado se dê exclusivamente entre os trabalhadores portuários avulsos com registro no OGMO não se coaduna com

a prática adotada em relação aos demais trabalhadores brasileiros. De fato, essa sistemática prevista na Lei nº 12.815, de 2013, caracteriza um monopólio ou uma reserva de mercado que não se compatibiliza com o princípio da liberdade de trabalho previsto na Constituição Federal.

Em suma, monopólios e reservas de mercados devem ser exceção, e não a regra.

O presente anteprojeto, na seara do trabalho portuário no Brasil, representa um marco significativo na evolução do setor, trazendo importantes mudanças e reafirmando princípios fundamentais. Esta regulamentação abrange diversos aspectos cruciais, desde a ampliação do mercado de trabalho até a garantia da exclusividade do trabalho portuário para trabalhadores qualificados.

Em primeiro lugar, ressalta-se que foi normatizada a possibilidade de trabalho portuário vinculado e avulso para os Portos Privados. Esta medida abre novas perspectivas de mercado de trabalho para os trabalhadores portuários avulsos de estiva, capatazia e conferência, categorias tradicionalmente associadas aos portos públicos.

A criação das EPTP – Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário – surge como uma inovação neste contexto. Com o estabelecimento das EPTPs, os trabalhadores portuários avulsos ganham a oportunidade de prestar serviços aos Portos Privados, uma possibilidade até então limitada devido a divergências jurisprudenciais.

A prestação de serviços em Portos Privados por trabalhadores avulsos era um tema controverso, principalmente devido a questões relacionadas à necessidade ou não de requisição via OGMOs (Órgãos Gestores de Mão de Obra). A nova regulamentação vem para clarificar esse cenário, oferecendo um caminho legal e estruturado para essa interação.

É importante enfatizar que a utilização das EPTPs não implicará na precarização das condições de trabalho. Os trabalhadores portuários avulsos, nas atividades de estiva, capatazia e conferência,

continuam sendo reconhecidos como categorias diferenciadas, mantendo suas representações sindicais específicas.

A manutenção da representação pelos sindicatos laborais que tradicionalmente representam essas categorias significa que as normas coletivas firmadas pelas entidades sindicais profissionais serão aplicáveis também ao trabalho realizado nos Portos Privados

Outro aspecto fundamental da nova regulamentação é a conformidade com a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Esta convenção preconiza a permanência da relação de trabalho, um princípio que foi cuidadosamente observado e prestigiado ao longo de todo o texto normativo.

A permanência da relação de trabalho, conforme preconizada pela OIT, se materializa através do vínculo empregatício. Este aspecto foi considerado na elaboração da norma, buscando um equilíbrio entre a flexibilidade necessária para o desenvolvimento do setor e a proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores.

Um ponto de extrema relevância na nova regulamentação é a da exclusividade do trabalho portuário aos trabalhadores de estiva, capatazia e conferência. Esta exclusividade, contudo, está intrinsecamente ligada à qualificação profissional e à certificação.

Assim, a certificação pelo SENAT (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) emerge como um requisito fundamental para o exercício das atividades portuárias. Esta exigência garante que apenas profissionais devidamente qualificados e certificados possam atuar como trabalhadores portuários, assegurando altos padrões de competência e segurança nas operações portuárias.

É importante ressaltar que a exclusividade baseada na qualificação profissional não é uma novidade no mundo do trabalho. Diversas outras categorias profissionais regulamentadas adotam abordagens similares, onde a exclusividade é concedida não a indivíduos específicos, mas a um

grupo de profissionais que atendem a critérios rigorosos de formação, competência, qualificação e certificação.

Esta abordagem traz múltiplos benefícios. Primeiramente, assegura a qualidade dos serviços prestados nos portos, sejam eles públicos ou privados. A garantia de que todas as operações serão conduzidas por profissionais devidamente capacitados e certificados é crucial para a eficiência e segurança do setor portuário como um todo.

Além disso, a exigência de qualificação e certificação promove a valorização contínua da mão de obra portuária. Isso incentiva os trabalhadores a buscarem constantemente o aperfeiçoamento profissional e a aquisição de novas competências, mantendo-se atualizados frente às evoluções tecnológicas e operacionais do setor.

A certificação não se limita apenas a validar as competências existentes dos trabalhadores. Ela também desempenha um papel na promoção da atualização constante desses profissionais, garantindo que estejam sempre alinhados com as melhores práticas e tecnologias mais recentes do setor portuário.

Outro aspecto positivo desta abordagem é a criação de um ambiente mais justo e meritocrático no setor portuário. Ao vincular a exclusividade à qualificação, e não a indivíduos específicos, a regulamentação permite que novos profissionais ingressem no mercado de trabalho portuário, desde que atendam aos requisitos de formação e certificação estabelecidos, oxigenando o setor profissional.

Esta abertura para novos profissionais qualificados é fundamental para a renovação e o dinamismo do setor. Ela garante um fluxo constante de novos talentos e ideias, ao mesmo tempo em que mantém os altos padrões de qualidade e segurança nas operações portuárias.

A manutenção de padrões de segurança elevados é, aliás, outro benefício significativo desta regulamentação. As atividades de estiva, capatazia e conferência são fundamentais para a eficiência e segurança dos

portos, e a garantia de que apenas profissionais certificados as executem minimiza riscos operacionais e acidentes de trabalho.

É importante notar que a sugestão de nova regulamentação não apenas preserva direitos, mas também os expande. Ao permitir que trabalhadores avulsos prestem serviços em Portos Privados, amplia-se significativamente o escopo de oportunidades de trabalho no setor portuário.

Esta expansão de oportunidades é particularmente relevante no contexto atual de transformações no comércio global. Com o aumento do volume de transações internacionais e a crescente complexidade das cadeias logísticas, a demanda por profissionais portuários qualificados tende a aumentar.

A normatização também contribui para a modernização do setor portuário brasileiro como um todo. Ao alinhar as práticas de trabalho com as melhores referências internacionais, prepara-se o terreno para um aumento da competitividade dos portos nacionais no cenário global.

Esta modernização para enfrentar os desafios futuros do comércio marítimo internacional. Portos eficientes e seguros, operados por profissionais altamente qualificados, são essenciais para garantir a posição do Brasil como um player relevante no comércio global.

Ademais, a regulamentação demonstra um equilíbrio cuidadoso entre as necessidades de flexibilização do setor e a preservação dos direitos trabalhistas. Ao estabelecer a exclusividade para trabalhadores qualificadas, assegura-se a continuidade da expertise acumulada ao longo dos anos, fundamental para a competitividade dos portos brasileiros.

Este equilíbrio é particularmente importante no contexto das mudanças tecnológicas que vêm impactando o setor portuário globalmente. A automação e a digitalização das operações portuárias demandam profissionais cada vez mais qualificados e adaptáveis, reforçando a importância da formação contínua e da certificação.

A regulamentação também contribui para a formalização e profissionalização do trabalho portuário. Ao estabelecer critérios claros para a atuação profissional, promove um ambiente de trabalho mais seguro e regulado.

Outro aspecto relevante é o potencial impacto positivo na economia local das regiões portuárias. Com a expansão das oportunidades de trabalho e a valorização da mão de obra qualificada, espera-se um efeito multiplicador na economia dessas regiões, com geração de empregos e aumento da renda local.

É importante ressaltar que a implementação bem-sucedida desta regulamentação dependerá de um esforço conjunto de todos os atores envolvidos no setor portuário. Isso inclui os trabalhadores, os sindicatos, os operadores portuários, os terminais portuários, as autoridades reguladoras e os órgãos de fiscalização.

A colaboração entre esses diferentes stakeholders será fundamental para garantir que as mudanças sejam implementadas de forma harmoniosa e eficaz. Será necessário um período de adaptação, durante o qual poderão surgir desafios que demandarão diálogo e ajustes.

Por fim, é crucial reconhecer que esta regulamentação representa um passo importante, mas não o último, na evolução do setor portuário brasileiro. O cenário global está em constante mudança, e será necessário um monitoramento contínuo e eventuais ajustes para garantir que o marco regulatório continue atendendo às necessidades do setor e dos trabalhadores.

A nova regulamentação do trabalho portuário no Brasil representa um avanço significativo, equilibrando a modernização do setor com a proteção dos direitos dos trabalhadores. Ao estabelecer a exclusividade para profissionais qualificados, expandir as oportunidades de trabalho e reforçar a importância da certificação, cria-se um cenário promissor para o futuro dos portos brasileiros e seus trabalhadores.

Nessa linha de raciocínio, consideramos pertinentes as sugestões que incluem a atividade de conferência de carga e descarga entre as categorias que compõem o trabalho portuário, juntamente com a estiva e a capatazia, em razão da sua essencialidade para a operação portuária.

Do mesmo modo, resolvemos acatar as emendas que sugerem a exclusão dos dispositivos que permitem a prestação do trabalho portuário por intermédio de cooperativas, evitando-se o risco de atuação de entidades fraudulentas no setor e assegurando que o trabalho portuário seja realizado em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

Por outro lado, embora reconhecendo o mais elevado interesse público daqueles que as subscreveram, entendemos que algumas emendas não estão em conformidade com o objetivo pretendido pelo anteprojeto de aprimorar o sistema portuário, se contrapondo aos seus objetivos centrais, motivo pelo qual nos posicionamos contrariamente às suas aprovações, com a devida vênica dos ilustres proponentes.

5.3 CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação**, parcialmente ou na íntegra, das Emendas 2,3,4,6,7,8,13, 19, 28, 32, 35, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 70, e pela **rejeição** das Emendas, 1, 5, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 59, 60, 63,68, 69, 71.

Brasília, em 16 de outubro de 2024.

Desembargador Celso Peel

Relator

6 COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

No dia 16.10.24, apresentamos o relatório dos trabalhos desta Comissão e o texto do anteprojeto de lei a ser apreciado.

Após a apresentação do texto, verificamos algumas inconsistências que precisaram ser objeto de intervenção, no sentido de dar maior clareza aos dispositivos, corrigir eventuais incoerências redacionais e de técnica legislativa, adequar lógica sistemática, retirar duplicidades, corrigir erros técnicos, renumerar dispositivos, visando hierarquia e lógica de encadeamento do texto. Assim, apresentamos, a seguir, os dispositivos que foram objeto de alteração no texto do anteprojeto.

No art. 2º foi preciso alterar a ordem os incisos III, IV e V.

No art. 4º foram acrescentados dois novos incisos, agora com os números V e VI, que constam no texto da Lei nº 12.815/2013 e não estavam sendo trazidos para nova regulamentação, sendo renumerados os demais incisos.

No art. 6º, inciso XXV, foi excluída a expressão “ou uma ligação por contrato de passagem”, pois a matéria já está contemplada em capítulo próprio, e também acrescentando o termo “armazenagem” no item XXII.

No art. 8º foram alteradas as redações e acrescentados incisos necessários à boa técnica legislativa, bem como para adequação lógico-sistemática do anteprojeto, equiparando as competências da Antaq com as das demais agências reguladoras e, também, em razão da revogação da Lei nº 12.815/2013, proposta pelo Anteprojeto. Assim, foi necessário alterar os seguintes incisos: I - acrescentado “compreendendo a área em terra e água e a declaração de utilidade pública”; VI - alterada a redação, substituindo o termo “Ministério dos Transportes” por “ministério competente”; VII - retirada a expressão “ao poder concedente”; VIII - trocada a expressão “administrações portuárias” por “autoridades portuárias”; IX - retirado o inciso “autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao

Ministro dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública” e substituído por “promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre navegação e portos ratificados pela República Federativa do Brasil”; XI - trocada “administrações de portos organizados” por “autoridades portuárias dos portos públicos” e excluída “de instalações portuárias”; XII – substituída a expressão “fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de portos privados” por “arrecadar, administrar e aplicar suas receitas”; inciso XIII foi redigido para adequação ao anteprojeto e remunerado para inciso IV, sendo que todos os demais incisos subsequentes foram reenumerados; no inciso XVIII foi alterada a expressão “cais de uso público” para “porto público”, visando a adequação da nomenclatura utilizada.

No art. 13 foi invertida a ordem dos incisos II e III por questão de organização lógica das atividades.

No art. 22 foi reincluído o inciso I e reenumerados os demais e alterada a ordem das alíneas do inciso III, ficando com a seguinte disposição: I – ser ouvido sobre: a) governança da autoridade portuária; b) revisão da poligonal do porto e do PDZ; c) cronograma de manutenção e investimentos em infraestrutura de acessos terrestre e aquaviário; e d) planejamento estratégico do porto.

No art. 25 foi dada nova redação ao *caput* e retirado o § 4º, com o objetivo de excluir os autorizatários, pois estão fora do porto público e já estão sendo tratados no art. 44 do texto anterior, reenumerado para art. 43.

Foi alterada a redação do art. 27 para adequar a nomenclatura utilizada no anteprojeto, substituindo a expressão “cais de uso público” por “áreas do porto público” e o termo “Antaq” por “autoridade portuária”.

O texto do art. 28 também sofreu adequação, trocando a expressão “exploração das atividades portuárias objeto do contrato de arrendamento ou de adesão” por “operação portuária”, com o objetivo de guardar relação com o restante do anteprojeto.

O art. 29. do texto anterior foi inserido nas disposições finais e transitórias do novo texto, sendo renumerado para art. 137.

O Art. 55 do texto anterior foi trazido para as disposições gerais (Capítulo I do Título III), onde foi renumerado para art. 47.

Também foi excluído o inciso IV do § 3º do art. 53, para adequação aos demais dispositivos e por questões de técnica legislativa.

No parágrafo único do art. 67 foi acrescida a possibilidade de utilização de Câmara de Autorregulação para arbitragem de conflitos e renumerado o dispositivo para art. 66.

Foi retirado o § 2º do art. 77 do texto anterior, pois o assunto já foi tratado no *caput*, renumerando-o para art. 76.

No texto do art. 78 do texto anterior foi acrescentada a expressão “que conterà as cláusulas essenciais previstas no art. 51 desta Lei, com exceção do seu inciso III”, renumerando-o para art. 77.

Foi alterada a redação do art. 84 do texto anterior (agora 83), com vistas a guardar relação lógica com o restante do texto.

Tendo em vista a existência de dois parágrafos 1º no art. 105 do texto antigo (art. 104 no novo), foi necessário fazer o ajuste, com renumeração dos demais parágrafos.

Por fim, em virtude das várias alterações descritas, fez-se necessária a renumeração de vários artigos do texto do anteprojeto de lei.

Assim sendo, com o objetivo de sanar as inconsistências e equívocos apontados, encaminhamos a esta Comissão a presente Complementação de Voto.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2024.

Desembargador Celso Peel

Relator

7 DISCURSO DO RELATOR NA DISCUSSÃO E VOTAÇÃO

Bom dia a todas e todos.

Não posso deixar de iniciar minha exposição / pelos agradecimentos a todos que tornaram possível a entrega deste anteprojeto.

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao Presidente da Câmara dos Deputados, Sua Excelência Deputado Arthur Lira, pela confiança na minha nomeação como Relator Geral da CEPORTOS.

Parabenizo o Presidente Arthur Lira pela decisão de constituir essa Comissão de revisão do arcabouço legal dos portos, que se mostrou de absoluta necessidade para o desenvolvimento do setor portuário, imprescindível para o desenvolvimento econômico do nosso país. Considerando o papel fundamental no comércio exterior, os portos são responsáveis por 95% da movimentação das exportações e importações brasileiras (segundo relatório da OCDE 2022) e demandam um marco regulatório que promova eficiência, segurança e competitividade.

O setor portuário, apesar dos avanços institucionais alcançados com as Leis de 1993 e 2013, ainda se ressentem bastante no quesito competitividade quando comparado a outros portos.

Conforme o Índice de Competitividade Global do "World Economic Forum", entre 138 países analisados, os serviços dos portos marítimos brasileiros estão na posição 104, com um score baixo de 3.2, numa escala que vai de 1 (pior) a 7, um valor "menor que as médias de todas as regiões do mundo e abaixo da média mundial que é 4.0".

A eficiência média dos portos marítimos brasileiros fica abaixo da média dos portos da África subsaariana (3,3) e da América Latina e Caribe (3,8).

Assim, se no início pudesse existir alguma dúvida da necessidade de revisão do marco legal, no desenvolvimento dos trabalhos a sociedade brasileira compreendeu a importância da revisão do marco legal portuário.

Parabenizo o Ministro Arthur Lira pela iniciativa.

Em segundo lugar, cumprimento o Excelentíssimo Presidente da Comissão Especial de Juristas de Revisão do Marco Legal Portuário - CEPORTOS, Ministro Douglas Alencar Rodrigues, a quem agradeço toda a confiança depositada durante os trabalhos da CEPORTOS.

O Ministro Douglas conduziu os trabalhos de forma democrática, com competência, seriedade e transparência, com o único compromisso de produzirmos um anteprojeto que atenda à sociedade brasileira.

Ministro Douglas, muito obrigado pelo apoio.

Na pessoa do Ministro Douglas Alencar Rodrigues, cumprimento todas as demais autoridades presentes.

É necessário ainda agradecer a dedicação e empenho de todos os membros da Comissão, que durante todo esse período abdicaram de tempo junto às suas famílias e às suas atividades profissionais para se dedicar aos trabalhos da CEPORTOS. Peço licença para nomeá-los:

Começo pelos Membros da Comissão I, que tratou dos Temas Gerais da Atividade Portuária:

- Ministro Benjamin Zymler (Coordenador);
- Dr. James Winter (Relator);
- Dr. Djaci Falcão;
- Desembargador Nelson Cavalcante e Silva Filho; e
- Dr. Marcelo Sammarco.

Continuando, gostaria de agradecer aos membros da Subcomissão II, que ficou responsável pela Simplificação Regulatória, Patrimonial e Ambiental, envolvendo os temas gerais da atividade portuária:

- Dr. Eduardo Nery (Presidente);
- Dra. Ingrid Zanela Andrade Campos (Relatora);
- Dr. Godofredo Mendes Vianna;
- Dra. Juliana Oliveira Domingues; e
- Dr. Pedro Neiva.

Por último, os membros da Subcomissão III:

- Ministro Alexandre Luiz Ramos (Coordenador);
- Dra. Jacqueline Wendpap (Relatora);
- Dra. Flávia Oliveira Veiga Bauler; e
- Dr. Eraldo Aurélio Rodrigues Franzese.

Que tratou "Das Relações de Trabalho e Qualificação da mão de obra no sistema portuário".

A todos, meu muito obrigado, esse anteprojeto foi construído de forma coletiva.

Por último, mas não menos importante, pois tiveram um papel fundamental na logística deste anteprojeto, não poderia deixar de mencionar o

nome dos consultores da Câmara dos Deputados que atuaram junto à CEPORTOS e sem os quais seria impossível a entrega deste trabalho.

MEMBROS CONSULTORES

Dr. Bruno Dal'orto Marques

Prof. Jose Anacleto Abduch Santos

Dr. Manoel Caetano Ferreira Filho

Dra. Marina Bordallo Castro

Dr. Mario Teixeira

Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior

Dr. Rômulo Barcellos

CONSULTORES DA COMISSÃO

César Matos

Cláudio Moura

Eliezer Noletto

Gabriel Augusto

Rafael Amorim

Rodrigo Borges

Rose Hoffmann

Thiago Laporte

SECRETARIA DA COMISSÃO

Alessandro Miranda

Eveline Alminta

Eduardo Leal

Cláudia Matias

Maíra Correa

Rômulo Mesquita

Para concluir, gostaria de expressar minha mais profunda gratidão a todos: os membros da comissão, os consultores da Câmara dos Deputados, aos secretários da comissão e consultores do presidente da comissão. Seu empenho incansável, dedicação exemplar e expertise inestimável foram os pilares sobre os quais construímos este anteprojeto vital para o futuro do setor portuário brasileiro. Vocês são a prova viva de que, quando unimos forças em prol de um objetivo comum, podemos superar qualquer desafio e alcançar resultados extraordinários.

Que nosso trabalho promova um setor portuário mais eficiente, justo e integrado, contribuindo assim para o progresso e a prosperidade de nossa nação.

Passados os agradecimentos, gostaria de começar ressaltando a importância do DIÁLOGO SOCIAL na elaboração do Anteprojeto de Lei de Revisão dos Portos.

Quero deixar registrada a participação de toda a sociedade durante os trabalhos da CEPORTOS.

Senhoras e Senhores, trabalhamos na exaustão o Diálogo Social.

O processo de elaboração do anteprojeto de lei para a revisão do marco legal dos portos brasileiros foi marcado por um extenso e abrangente diálogo social. Esta abordagem participativa não apenas enriqueceu o conteúdo deste anteprojeto, mas também fortaleceu sua legitimidade e potencial de eficácia.

A importância deste diálogo social pode ser observada durante todo o trabalho.

Em primeiro lugar, podemos ressaltar a ampla participação dos atores sociais envolvidos.

Foram realizadas audiências públicas, que permitiram a participação aberta de todos os setores da sociedade e interessados na temática portuária, em especial com a participação em todas as audiências das entidades sindicais profissionais. Esta participação foi fundamental para garantir que as perspectivas e preocupações da força de trabalho portuária fossem devidamente consideradas no processo de revisão legal.

Ressalto ainda a diversidade de mecanismos de participação. A variedade de mecanismos utilizados demonstra o compromisso com um diálogo social abrangente e inclusivo:

a) Audiências Públicas: Permitiram a participação ampla da sociedade, oferecendo um fórum aberto para discussão e debate. A CEPORTOS teve início em 12 de março deste ano, com a reunião de instalação, seguida de audiências públicas específicas por Comissão: em Santos/SP e Itajaí para temas da subcomissão I; no Rio de Janeiro e Recife para discussão de temas da subcomissão II; e no Espírito Santo e Brasília relativas a temas da subcomissão III. Tivemos ainda audiências públicas gerais em Brasília, abrangendo todos os temas, inclusive, específica com os membros consultores da Presidência da Comissão.

b) Audiências Privadas: Possibilitaram um aprofundamento em questões técnicas e setoriais, atendendo às demandas específicas de diferentes grupos de interesse.

c) Recebimento de Contribuições: Abriu-se um canal para o recebimento de sugestões e propostas por escrito, permitindo uma análise mais detalhada e reflexiva das diferentes perspectivas. Foram recebidas aproximadamente 100 contribuições.

d) Seminários: A realização e participação em seminários proporcionou um espaço para discussões mais aprofundadas e troca de conhecimentos entre especialistas, acadêmicos, profissionais do setor e formuladores de políticas.

Todo esse diálogo social serviu como uma plataforma para a construção de consensos entre os diferentes interesses envolvidos no setor portuário, identificando pontos de convergência e a busca por soluções equilibradas.

Outro ponto de destaque foi a transparência e legitimidade. A abertura do processo de elaboração do anteprojeto ao diálogo social contribuiu significativamente para a transparência do processo. Isso, por sua vez, aumentou a legitimidade do anteprojeto que definiremos nesta data, uma vez que os diversos setores afetados tiveram a oportunidade de contribuir e ver suas preocupações refletidas no texto.

Prova dessa participação é a presença hoje, nesta sessão, de representantes de diversos setores envolvidos no processo.

Assim, Ministro Benjamin Zymler, a participação de uma diversidade de atores, incluindo especialistas do setor, trabalhadores e operadores portuários, permitiu que o anteprojeto se beneficiasse de uma ampla gama de conhecimentos técnicos e práticos. Isso contribuiu para a elaboração de uma proposta mais robusta e alinhada com as realidades e necessidades do setor portuário brasileiro.

Como disse Guimarães Rosa: "O real não está na saída nem na chegada: ele se dispõe para a gente é no meio da travessia." Esta frase reflete perfeitamente o processo que vivenciamos na elaboração deste anteprojeto. O verdadeiro valor não está apenas no resultado final, mas na jornada de diálogo, colaboração e construção coletiva que empreendemos. É nessa travessia que encontramos as soluções mais adequadas e inovadoras para os desafios do setor portuário brasileiro.

Desse diálogo social, emergiu o entendimento da necessidade premente de criar um SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO. Ao elaborar nossa proposta, fundamentamo-nos na importância de conceber o setor portuário como um sistema integrado, vital para otimizar as operações, aprimorar a

eficiência e ampliar a competitividade do Brasil no cenário global. Este sistema se apresenta como uma estrutura abrangente e coesa, englobando todos os agentes públicos e entidades privadas do setor portuário nacional.

A instituição deste sistema é de suma importância para o desenvolvimento e a eficiência do setor, promovendo uma gestão coordenada e estratégica dos recursos e operações portuárias no Brasil. Além disso, a integração do setor dentro de um sistema unificado permitirá uma melhor coordenação entre os diversos portos do país, facilitando o planejamento estratégico e resultando na utilização mais eficiente da infraestrutura existente, bem como em investimentos mais direcionados para áreas prioritárias.

A abrangência do Sistema Portuário é uma característica inerente ao setor, incluindo desde órgãos governamentais até entidades privadas e representações sindicais.

Esta ampla composição reflete a complexidade e a diversidade do setor portuário, assegurando que todas as vozes relevantes sejam ouvidas e consideradas na gestão e desenvolvimento do setor portuário.

Como disse Fernando Pessoa: "Navegar é preciso, viver não é preciso". Esta frase, originalmente atribuída aos navegadores antigos, ganha um novo significado no contexto do nosso Sistema Portuário Brasileiro. Assim como os antigos navegadores enfrentavam os desafios do mar com determinação e precisão, nós também devemos navegar com precisão e propósito através dos desafios de nosso setor portuário.

Ministro Alexandre Luiz Ramos, o sistema integrado para o setor portuário deve ser a nossa bússola, guiando-nos para um futuro de maior

eficiência, competitividade e desenvolvimento sustentável para os portos brasileiros.

Gostaria de falar agora sobre a valorização do Ministério dos Portos na sua essencialidade de estabelecer a política pública do setor portuário.

O Ministério dos Portos desempenha um papel fundamental na estruturação e desenvolvimento do setor portuário brasileiro, sendo o pilar central para o estabelecimento da política pública visando desenvolver e implementar uma visão estratégica nacional, assegurando que o setor portuário esteja alinhado com os objetivos econômicos e sociais do Brasil, contribuindo efetivamente para o crescimento e a competitividade no cenário global.

Com efeito, a força do Ministério dos Portos reside em sua capacidade de formular políticas públicas integradas e coerentes, evitando abordagens fragmentadas. Atuando como ponto focal para a coordenação interministerial, garante que as políticas portuárias estejam em sintonia com outras áreas governamentais, como transporte, comércio exterior, meio ambiente e desenvolvimento regional. Esta abordagem holística é crucial para o planejamento de longo prazo, atraindo investimentos e assegurando que a infraestrutura portuária acompanhe as necessidades futuras do país.

Além disso, o ministério desempenha um papel vital na promoção de políticas de sustentabilidade e na articulação da integração do sistema portuário com outros modais de transporte.

Um Ministério dos Portos robusto e valorizado atua como catalisador de inovações, investimentos e melhorias na eficiência operacional,

contribuindo significativamente para aumentar a competitividade do Brasil no comércio internacional.

Este projeto, Dr. Djaci Falcão e Dr. Godofredo Mendes Vianna, ao fortalecer o ministério dos portos, reafirma a importância estratégica do setor portuário para sua economia e posicionamento global.

Investir na valorização e fortalecimento do Ministério dos Portos é, portanto, investir no futuro da infraestrutura logística do Brasil, assegurando um sistema portuário moderno, eficiente e alinhado com as melhores práticas globais, preparado para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades do setor, contribuindo efetivamente para o crescimento econômico sustentável do país.

No cerne deste anteprojeto, pulsa uma visão transformadora: a desburocratização como farol guia rumo à excelência portuária. Tal proposta não apenas pavimenta, mas também ilumina o caminho para o "Navegue Simples" do Governo Federal, consolidando assim um futuro onde a eficiência flui tão naturalmente quanto as águas que banham nossos portos.

A desburocratização do setor portuário brasileiro é uma necessidade premente para impulsionar a competitividade e a eficiência de nossas operações marítimas.

Um dos pilares fundamentais desta desburocratização reside na descentralização do poder concedente, transferindo maior autonomia e responsabilidade para a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e as Autoridades Portuárias.

Como bem observou o economista Milton Friedman, "Um dos grandes erros é julgar as políticas e programas pelos seus objetivos, e não

pelos seus resultados". Seguindo esta lógica, é imperativo que avaliemos o atual modelo centralizado de gestão portuária não por suas intenções, mas por seus efeitos práticos. O que vemos é um sistema frequentemente engessado, com processos decisórios lentos e distantes das realidades locais.

A descentralização do poder concedente para a ANTAQ e as Autoridades Portuárias trará benefícios significativos:

- **Agilidade nas Decisões:** A proximidade com as operações diárias permitiria respostas mais rápidas às demandas do setor.
- **Conhecimento Local:** As Autoridades Portuárias possuem um entendimento profundo das particularidades de cada porto, possibilitando decisões mais assertivas.
- **Redução da Burocracia:** Com menos níveis hierárquicos envolvidos, os processos se tornariam naturalmente mais enxutos.
- **Fomento à Inovação:** A autonomia local incentivaria soluções criativas para desafios específicos de cada porto.
- **Atração de Investimentos:** Um ambiente menos burocrático e mais ágil seria mais atrativo para investidores privados.

A ANTAQ, como agência reguladora, terá um papel fundamental neste novo cenário.

Sua expertise técnica e visão abrangente do setor servirão como balizadores para garantir a uniformidade necessária na aplicação da política nacional, ao mesmo tempo em que permitiria flexibilidade para adaptações locais.

Assim, Desembargador Nelson Cavalcante e Dr. James Winter, a descentralização do poder concedente do Ministério dos Portos para as Autoridades Portuárias e para a ANTAQ representa uma mudança significativa na gestão portuária brasileira. Esta medida tem o potencial de trazer benefícios substanciais em termos de eficiência, adaptabilidade, competitividade e desenvolvimento do setor portuário nacional.

Ao aproximar a tomada de decisão das realidades operacionais locais, espera-se uma gestão mais ágil, eficiente e adaptada às necessidades específicas de cada porto ou terminal. Isso, por sua vez, pode levar a uma melhoria geral na qualidade dos serviços portuários, maior atração de investimentos e, conseqüentemente, um fortalecimento da posição competitiva dos portos brasileiros no cenário internacional.

Gostaria agora de falar do papel da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ)

A ANTAQ desempenha um papel fundamental no desenvolvimento e na regulação do setor portuário e aquaviário brasileiro.

Desde sua criação em 2001, a ANTAQ tem acumulado um vasto conhecimento técnico e operacional, tornando-se o órgão mais capacitado para tomar decisões informadas e eficazes para o setor.

Como agência reguladora dedicada exclusivamente ao transporte aquaviário, possui uma visão abrangente e integrada, permitindo uma compreensão profunda das interconexões entre diferentes aspectos do setor.

O aumento das competências da ANTAQ pode levar a uma maior agilidade nos processos decisórios, reduzindo a burocracia e os tempos

de resposta para questões críticas. Com maior autonomia e responsabilidade, a agência pode desenvolver e implementar regulações mais eficientes e adaptativas, respondendo rapidamente às mudanças tecnológicas, econômicas e operacionais que afetam o transporte aquaviário.

Além disso, o fortalecimento da ANTAQ pode resultar em uma fiscalização mais efetiva das operações portuárias e aquaviárias, garantindo o cumprimento das normas e a segurança das operações.

Com competências ampliadas, a ANTAQ pode atuar de forma mais assertiva na promoção da concorrência no setor, intervindo em situações de práticas anticompetitivas e estimulando um ambiente de negócios mais saudável e dinâmico.

Uma ANTAQ fortalecida pode aumentar a confiança dos investidores no setor, proporcionando um ambiente regulatório mais estável e previsível, essencial para atrair investimentos de longo prazo.

O aumento das competências da ANTAQ também pode fortalecer seu papel na promoção de práticas ambientalmente sustentáveis, alinhando as operações portuárias e aquaviárias com as melhores práticas globais de preservação ambiental.

Em última análise, Dr. Eduardo Neri e Dr. Pedro Neiva, o aumento das competências da ANTAQ não apenas beneficia o setor portuário e aquaviário, mas também contribui para o desenvolvimento econômico do Brasil como um todo, melhorando a eficiência logística e a competitividade do país no comércio internacional. Investir no fortalecimento da ANTAQ é investir no futuro da infraestrutura logística do Brasil.

Como disse o economista Joseph Schumpeter: "A inovação é o motor do desenvolvimento econômico, e uma regulação eficiente é o combustível que o mantém em movimento."

Um dos pontos mais disruptivos deste anteprojeto é a previsão da criação da Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário que representará um marco significativo na evolução do sistema portuário brasileiro.

Esta inovadora estrutura surge como resposta à crescente complexidade e dinamismo do setor, oferecendo uma plataforma interna eficaz para a gestão de disputas e a autorregulação, elementos essenciais para o desenvolvimento sustentável e eficiente das atividades portuárias e aquaviárias.

A implementação da Câmara representará o amadurecimento do setor portuário nacional.

Ao estabelecer um fórum dedicado à resolução de conflitos e à autorregulação, o setor demonstra sua capacidade de gerenciar internamente questões complexas, reduzindo significativamente a dependência de intervenções externas.

Esta autonomia não apenas agiliza os processos decisórios, mas também assegura que as soluções estejam mais alinhadas com as realidades e necessidades específicas do setor portuário e aquaviário.

Esta abordagem proativa não só melhora a reputação do setor, mas também fortalece sua posição no cenário internacional, promovendo a competitividade dos portos brasileiros.

A Câmara também se destaca como um mecanismo eficiente para a resolução de conflitos. Ao oferecer um espaço dedicado para a mediação e arbitragem de disputas, ela proporciona soluções mais rápidas e especializadas, evitando processos judiciais prolongados e custosos. Esta eficiência na resolução de conflitos contribui para um ambiente de negócios mais estável e previsível, essencial para atrair investimentos e promover o crescimento sustentável do setor.

Em suma, Dra. Jacqueline e Dr. Marcelo Sammarco a Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário é um componente vital para o futuro do sistema portuário brasileiro.

Ela representará um avanço significativo na gestão e operação do setor, promovendo maior eficiência, reduzindo a necessidade de intervenção externa e estabelecendo um novo paradigma de governança.

O anteprojeto também traz um capítulo sobre Dragagem.

A dragagem portuária e hidroviária é um elemento crucial para o desenvolvimento e a competitividade do sistema de transporte aquaviário brasileiro.

Sua importância vai além da simples manutenção dos canais de navegação, representando um fator estratégico para o crescimento econômico do país e sua inserção no comércio internacional.

O aumento do calado dos portos, resultado direto da dragagem eficiente, é essencial para atrair navios de maior porte, cada vez mais comuns no comércio marítimo global.

Estes navios maiores oferecem economias de escala, reduzindo o custo por unidade transportada e tornando os portos brasileiros mais competitivos e atraentes para as grandes rotas comerciais internacionais.

Um calado adequado não apenas permite a entrada de navios maiores, mas também aumenta a capacidade do porto de atrair mais cargas, criando um ciclo virtuoso. Mais cargas atraem mais navios, que por sua vez estimulam mais investimentos em infraestrutura portuária, aumentando ainda mais a capacidade e eficiência do porto. Este ciclo positivo é fundamental para o desenvolvimento contínuo do setor portuário e, por extensão, para o fortalecimento da economia nacional como um todo.

O estabelecimento de um Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária é fundamental para abordar estas necessidades de forma sistemática e estratégica. Ao reconhecer a dragagem dos portos e hidrovias como de interesse público, justifica-se o investimento de recursos públicos e facilita-se a implementação de políticas e projetos de dragagem, superando possíveis obstáculos.

Um programa bem estruturado e implementado pode trazer benefícios significativos, aumentando a capacidade dos portos brasileiros de atrair navios maiores e mais cargas, reduzindo custos logísticos e impulsionando o comércio exterior.

Assim, Dra. Juliana Domingues e Dra. Ingrid Zanella que não puderam comparecer presencialmente nesta data mas tiveram um papel fundamental no trabalho desta comissão e estão acompanhando virtualmente esta sessão, investir em um programa nacional de dragagem é, portanto, investir no futuro da infraestrutura logística do Brasil, razão pela qual um

Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária bem executado é um passo fundamental para assegurar que o Brasil maximize seu potencial como potência marítima e comercial.

O anteprojeto visa a valorização do trabalho portuário, buscando melhorar as condições de trabalho, aumentar a eficiência dos portos e democratizar o acesso às oportunidades de emprego neste setor vital para a economia nacional.

A qualificação profissional emerge como o pilar central desta valorização, visando aumentar a eficiência e segurança das operações portuárias, preparar os trabalhadores para novas tecnologias, elevar o status e a remuneração dos profissionais, e garantir a competitividade dos portos brasileiros no cenário internacional.

A implementação de um sistema que garante exclusividade aos trabalhadores qualificados e certificados como trabalhadores portuários traz múltiplos benefícios.

Isso assegura um alto padrão de qualidade nas operações, incentiva o constante aperfeiçoamento, aumenta a segurança no ambiente de trabalho e valoriza o conhecimento especializado e a experiência no setor.

Paralelamente, a expansão das oportunidades de trabalho é promovida, especialmente através da utilização de Trabalhadores Portuários Avulsos pelos Portos Privados.

A nova abordagem reconhece e valoriza diferentes modalidades de trabalho no setor portuário, incluindo trabalhadores vinculados diretamente aos terminais ou operadores portuários, e trabalhadores avulsos por meio do OGMO ou EPTP. Isso proporciona tanto estabilidade quanto

flexibilidade, atendendo às diversas necessidades do setor e dos trabalhadores.

A negociação coletiva é reconhecida como um instrumento fundamental para estabelecer condições de trabalho justas, adaptar as relações de trabalho às especificidades de cada porto ou região, promover o diálogo construtivo entre empregadores e trabalhadores, resolvendo os conflitos coletivos de forma pacífica.

Em última análise, Dr. Eraldo Franzese e Dra. Flavia Bauler, a abordagem holística do anteprojeto, visando a valorização do trabalho portuário beneficia não apenas os trabalhadores e os operadores portuários, mas também fortalece a posição do Brasil no comércio internacional, uma vez que à medida que o setor portuário evolui, esta estratégia de valorização do trabalho, combinada com a proteção dos direitos individuais, estabelece uma base sólida para um futuro próspero e equitativo no setor portuário brasileiro.

Concluindo, o anteprojeto de revisão legal do setor portuário brasileiro que apresentamos não é apenas um documento; é uma visão audaciosa de um futuro onde a eficiência operacional e a valorização humana caminham lado a lado. Este trabalho representa um marco histórico, uma ponte entre o passado de desafios e um futuro de oportunidades ilimitadas.

"O progresso é impossível sem mudança, e aqueles que não conseguem mudar suas mentes não podem mudar nada", disse George Bernard Shaw. Nossas propostas encarnam essa filosofia, trazendo mudanças transformadoras que respeitam a tradição enquanto abraçam a inovação.

Com a sincronidade dos princípios constitucionais da livre iniciativa e da valorização do trabalho humano, criamos um equilíbrio perfeito -

uma sinfonia econômica onde cada nota representa um aspecto vital do setor portuário. Esta harmonia não é acidental, mas o resultado de um esforço metódico para alinhar interesses diversos em prol de um objetivo comum.

O anteprojeto que entregamos não é apenas o melhor; é um farol que iluminará o caminho para um setor portuário mais forte, mais justo e mais competitivo. Ele é a prova viva de que é possível conciliar eficiência econômica com justiça social, produtividade com dignidade humana.

Ao abraçar este anteprojeto, não estamos apenas modernizando leis; estamos escrevendo um novo capítulo na história do setor portuário do Brasil. Um capítulo onde nossos portos não são apenas pontos de troca comercial, mas portais de oportunidades, centros de excelência e símbolos do progresso nacional.

Este é o momento de ousar, de sonhar grande e agir com convicção. Com este anteprojeto, não apenas atendemos às necessidades do presente, mas lançamos as bases para um futuro onde o setor portuário brasileiro será referência mundial em eficiência, inovação e responsabilidade social. O amanhã começa hoje, e o horizonte que vislumbramos é brilhante, promissor e repleto de possibilidades. Juntos, transformaremos essa visão em realidade, ancorando o Brasil firmemente no cenário global como uma potência portuária do século XXI.

Termino minha fala citando o grande filósofo romano Sêneca, “Não é porque as coisas são difíceis que não ousamos; é porque não ousamos que as coisas são difíceis”.

Essa sabedoria milenar ressoa profundamente em nosso anteprojeto.

Ousamos reimaginar o setor portuário brasileiro, enfrentando desafios complexos com soluções inovadoras e corajosas.

Muito obrigado a todos.

8 REFORMULAÇÃO DE VOTO

No dia 23/10/24, a CEPORTOS se reuniu para a votação da minuta de Anteprojeto apresentada por este relator.

O Anteprojeto foi aprovado por maioria de votos, ressalvados os destaques.

Findo o processo de votação dos destaques, foram **aprovadas a Emenda nº 30**, objeto do Destaque nº 15, e a **Emenda nº 44**, objeto do Destaque nº 28.

Com a aprovação da Emenda nº 30, foi excluído do texto do Anteprojeto o **inciso I do art. 150**, que revogava a Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965, enquanto com a aprovação da Emenda nº 44, excluiu-se do texto o **inciso II do art. 150**, que revogava a Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

Assim sendo, encaminhamos a esta Comissão a presente Reformulação de Voto, com as alterações incorporadas ao texto após a aprovação das Emendas nºs 30 e 44.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2024.

Desembargador Celso Peel

Relator

9 ANTEPROJETO DE LEI

COMISSÃO DE JURISTAS PARA REVISÃO LEGAL DA EXPLORAÇÃO DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS – CEPORTOS

ANTEPROJETO DE LEI

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I

DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Art. 2º Para os fins desta Lei, compõem o Sistema Portuário Brasileiro, dentre outros:

- I - a União, por meio do ministério competente;
- II - a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq);
- III - as autoridades portuárias;
- IV - a autoridade marítima;

- V - a autoridade aduaneira;
- VI - os portos privados;
- VII - os terminais portuários;
- VIII - os operadores portuários;
- IX - os terminais de cruzeiros;
- X - os terminais retroportuários alfandegados;
- XI - os terminais de contêineres vazios e congêneres;
- XII - os agentes marítimos;
- XIII - as empresas de fornecimento a navios;
- XIV - as entidades sindicais de trabalhadores portuários;
- XV - as entidades sindicais das operações portuárias; e
- XVI - a Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS

Art. 3º A política setorial, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização do Sistema Portuário Brasileiro devem seguir os seguintes princípios:

- I - segurança jurídica;
- II - regulação equilibrada;
- III - intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas;
- IV - livre concorrência;
- V - liberdade como garantia no exercício de atividades econômicas;
- VI - valorização do trabalho humano;

- VII - preservação do meio ambiente e desenvolvimento sustentável;
- VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias;
- IX - proteção e respeito aos direitos dos usuários;
- X - eficiência, desburocratização e simplificação administrativa;
- XI - integração da infraestrutura portuária;
- XII - redução dos custos logísticos;
- XIII - aumento da oferta de logística;
- XIV - eficiência e garantia da continuidade dos serviços portuários; e
- XV - integração porto-cidade.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES E DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º A exploração dos portos públicos e privados, bem como a atividade de operação portuária, com o objetivo de aumentar a competitividade e promover o desenvolvimento do País, deverão seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos públicos e privados, primando pela eficiência logística e pela competitividade, observando a integração porto-cidade, a inovação, o desenvolvimento tecnológico e a sustentabilidade ambiental;

II - valorização da qualificação e do treinamento do trabalhador portuário;

III - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas praticadas pelas autoridades portuárias nos portos públicos ou pelas administrações portuárias nos portos concedidos;

IV - liberdade de preços nos serviços portuários, vedada qualquer prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico;

V – estímulo a modicidade de preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

VI – estímulo à concorrência, por meio de incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos, às instalações e às atividades portuárias.

VII - segurança jurídica e regulatória, primando pela alavancagem de investimentos privados em infraestrutura e superestrutura;

VIII - governança plena na gestão dos portos públicos;

IX - estímulo ao desenvolvimento e à utilização de energias sustentáveis;

X - adaptação dos portos às mudanças climáticas;

XI - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos e na navegação interior; e

XII - modernização dos contratos portuários, incluindo os contratos ora vigentes, na edição desta Lei, com foco na simplificação de procedimentos e nos resultados e níveis de serviços esperados, sem prejuízo de se considerar, justificadamente, para precificação das áreas públicas a serem arrendadas ou concedidas e apenas para fase de licitação, a atividade do terminal e eventuais investimentos obrigatórios.

Art. 5º As propostas de edição e de alteração de atos normativos dos entes públicos nominados nos incisos I, II, III e V do art. 2º desta Lei de interesse do setor portuário e aquaviário, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico, nos termos da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019.

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se

I - Poder Concedente: autoridade competente para celebrar contratos de concessão do porto público, arrendamento de terminal portuário e de cruzeiro na área do porto público e expedir as autorizações de portos privados, nos termos desta Lei;

II - Porto Público: bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição da autoridade portuária;

III - Porto Privado: bem privado construído e aparelhado para atender a necessidade de navegação, movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias diretamente provenientes ou destinadas ao transporte aquaviário, abrangendo área em terra e água, explorado mediante autorização e localizado fora da área do porto público;

IV - Terminal Portuário: instalação portuária localizada na área do porto público, explorada mediante contrato de arrendamento, destinada à movimentação e armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas diretamente ao transporte aquaviário;

V - Terminal de Cruzeiros: instalação portuária explorada mediante contrato de arrendamento, quando localizado dentro de porto público, ou autorização, quando localizado fora do porto público, utilizada para o atendimento de embarcações de turismo, compreendendo o embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o abastecimento de bordo, bem como a realização de atividades culturais, sociais, recreativas ou comerciais não afetas à atividade portuária;

VI - Estação de Transbordo de Mercadorias: instalações sobre água, explorada mediante contrato de arrendamento, quando localizada dentro do porto público, ou autorização, quando localizada fora do porto público;

VII - Instalação Portuária de Pequeno Porte - instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto público e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VIII - Terminal Retroportuário Alfandegado: instalações retroportuárias onde se executam serviços de controle aduaneiro, em zona de influência portuária;

IX - Terminal de Contêineres Vazios: instalação privada para devolução, armazenagem, guarda, conserto, reparo ou lavagem de contêineres vazios, localizados em zona de influência portuária;

X - Operação Portuária: atividade econômica essencial, de interesse público, compreendendo a movimentação e a armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XI - Operador Portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para realizar operações portuárias na área do porto público;

XII - Agente Marítimo: pessoa jurídica que, em nome e por conta de armadores ou transportadores marítimos, atua como intermediário entre estes e as autoridades portuárias, os operadores portuários e os demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias;

XIII - Fornecimento de Bens e Serviços a Navios: fornecimento de bens e serviços destinados a embarcações para uso e consumo de bordo;

XIV - Poligonal: delimitação geográfica que define os limites físicos do porto público, englobando as áreas em terra e água, a respectiva infraestrutura de proteção e de acesso terrestre e aquaviário;

XV - Autoridade Portuária: empresa pública ou sociedade de economia mista da União, dos Estados ou dos Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público;

XVI - Administração Portuária: empresa privada responsável pela gestão do porto público concedido;

XVII - Delegação: ato de descentralização administrativa para transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto público para Estados, Municípios ou a consórcio público, nos termos da lei;

XVIII - Concessão: cessão onerosa do porto público a empresa privada para a administração e exploração, por prazo determinado, com indelegabilidade à concessionária das funções de regulação, de exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Estado;

XIX - Arrendamento: cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividade de terminal portuário ou terminal de cruzeiro mediante contrato de arrendamento, por prazo determinado;

XX - Autorização: outorga do direito à exploração de Porto Privado, formalizada mediante contrato de adesão, por prazo determinado;

XXI - Contrato de Transição: ocupação transitória de Terminal Portuário ou de Cruzeiros precedente a um contrato de arrendamento ou o contrato de concessão de Porto Público, conforme regulamentação da Antaq;

XXII - Contrato de Uso Temporário: contrato de uso de áreas e instalações portuárias, localizadas no porto público, por tempo determinado, destinado à movimentação e armazenagem de mercadorias com mercado não consolidado, dispensada a realização de licitação, conforme regulamentação da Antaq;

XXIII - Contrato de Passagem: acesso em área do porto público, arrendada ou sob gestão da autoridade portuária, pactuado mediante instrumento contratual oneroso junto ao interessado em desenvolver atividade de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes diretamente de transporte aquaviário;

XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que desempenham papel essencial para a segurança e a soberania nacional, objetivando a integração e o desenvolvimento econômico sustentável do País;

XXV - Complexo Portuário: conjunto de ativos portuários constituído por, pelo menos, um porto público e, no mínimo, um porto privado, que compartilhem com aquele os acessos terrestres ou aquaviários, e instalações e serviços localizados nas proximidades do porto público que com ele concorram na movimentação, na armazenagem de mercadorias e nos serviços complementares ou que com ele tenham acesso via esteiras e dutos;

XXVI - Cadeia Verticalizada Indústria-Porto: cadeias integradas que se caracterizam quando a cadeia produtiva está integrada às atividades portuárias, gerando carga cativa e não inserida em um ambiente concorrencial portuário, com áreas estabelecidas no PDZ do porto;

XXVII - Janela Única Aquaviária (*Maritime Single Window* — MSW) - conjunto de sistemas de informação reunidos em uma única plataforma, resultando em um único documento eletrônico, denominado Documento Único Virtual - DUV, como preconizado pela Organização Marítima Internacional (OMI), na forma do regulamento;

XXVIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto - PDZ: instrumento de planejamento da autoridade portuária que contempla as estratégias e ações para o uso, a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável da área do porto público;

XXIX - Regulamento de Exploração do Porto – REP: regulamento que estabelece os princípios gerais e condições de funcionamento e exploração do porto público;

XXX - Sistema Comunitário Portuário (*Port Community System* – PCS): plataforma eletrônica que reúne e integra as informações e sistemas dos envolvidos com o comércio marítimo, como importadores, exportadores, portos, órgãos fiscalizadores, agentes marítimos, armadores, operadores e terminais portuários e autoridade portuária, entre outros;

XXXI - Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações (*Vessel Traffic Management Information System* – VTMS): sistema de auxílio eletrônico à navegação para monitoração ativa do tráfego aquaviário, visando ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções;

XXXII - Economia Azul: uso sustentável dos recursos do mar para o desenvolvimento social e econômico, respeitados os limites necessários à manutenção do equilíbrio ecológico;

XXXIII - Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração de cooperação mútua do porto e do município, com a participação da iniciativa privada e os demais setores da sociedade; e

XXIV - Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário: entidade autorreguladora, que pela sua proximidade das atividades portuárias e aquaviária detém melhor

conhecimento delas, dispondo de maior sensibilidade para avaliá-las e normatizá-las, podendo agir com maior presteza e a custos moderados, diminuindo-se a necessidade de intervenção do órgão regulador.

TÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO

CAPÍTULO I

DA UNIÃO

Art. 7º Cabe à União, nos termos da competência atribuída pela Constituição Federal e legislação vigente, por meio do ministério competente e sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica:

I - planejar e estabelecer as políticas públicas do setor portuário;

II - elaborar os planos gerais de outorgas e os planos setoriais portuários;

III - estabelecer plano de metas e firmar contrato de gestão com as autoridades portuárias;

IV - estabelecer os portos estratégicos;

V - definir, revisar ou revogar poligonais de portos públicos, exceto revogar poligonais de portos estratégicos;

VI - disciplinar o conteúdo, a forma e a periodicidade de atualização dos PDZ;

VII - estabelecer diretrizes para o Regulamento de Exploração do Porto (REP);

VIII - implantar e gerir a Janela Única Aquaviária (Maritime Single Window — MSW);

IX - elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária;

X - autorizar a abertura de capital das autoridades portuárias;

XI - autorizar a concessão de canais de acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários; e

XII - conceder portos públicos.

CAPÍTULO II

DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ

Art. 8º Compete à Antaq, sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica:

I - outorgar a autorização para exploração de atividade portuária fora de poligonais de portos públicos e fiscalizar os respectivos contratos e serviços, compreendendo a área em terra e água e a declaração de utilidade pública;

II - outorgar a autorização para exploração de instalação portuária de pequeno porte;

III - outorgar a autorização para exploração de estação de transbordo de mercadorias fora de poligonais de portos públicos;

IV - outorgar a concessão para exploração de hidrovias e vias navegáveis, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

V - autorizar a transferência de controle societário ou de titularidade de todas as formas de contratos de exploração da atividade portuária;

VI - regulamentar por norma de referência o chamamento público;

VII - propor ao ministério competente o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

VIII - regular as tarifas portuárias e promover a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao Ministério da Fazenda;

IX - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários;

X – promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre navegação e portos ratificados pela República Federativa do Brasil;

XI - regular e fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

XII - fiscalizar as atividades desenvolvidas pelas autoridades portuárias dos portos públicos, pelos operadores portuários, pelos arrendatários, autorizatários e concessionários;

XIII – arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

XIV - regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas nesta lei;

XV - conciliar, dirimir e decidir os conflitos não resolvidos pela autorregulação;

XVI - apurar e reprimir, de ofício ou mediante provocação, práticas abusivas ou tratamentos discriminatórios;

XVII - estabelecer padrões de contratação para exploração da atividade portuária dentro e fora da área do porto público;

XVIII - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários na área do porto público;

XIX – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários e aplicar as sanções cabíveis;

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

XXI – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência.

§ 1º No exercício de suas atribuições a Antaq poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

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

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos nacionais e internacionais.

§ 2º A Antaq observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

Art. 9º A Antaq estabelecerá, no plano infralegal, os critérios e formas de exploração das seguintes atividades:

I - estação de transbordo de mercadorias;

II - instalação portuária de pequeno porte;

III - terminais retroportuários alfandegados; e

IV - terminais de contêineres vazios.

Parágrafo único. A competência da Antaq prevista neste artigo não exclui a competência da Marinha do Brasil, da Receita Federal do Brasil e demais intervenientes, conforme estabelecido em legislação específica.

Art. 10. Caberá à Antaq disciplinar em relação aos contratos de arrendamento:

I - a alteração do tipo de carga;

II - a expansão, a diminuição, a substituição ou a permuta de área arrendada;

III - a unificação de contratos de arrendamentos;

IV - a revisão do cronograma de investimentos originalmente previstos em contrato;

V - os investimentos privados em áreas comuns do porto público;

VI - os investimentos privados fora da área do porto público; e

VII - a transformação societária, a mudança de nome e a transferência do controle societário.

Art. 11. No uso de suas atribuições como órgão regulador setorial, caberá à Antaq monitorar e fiscalizar a prestação dos serviços portuários, bem como coibir eventuais abusividades de preço, violações ao princípio da isonomia, condutas lesivas à ordem econômica e práticas anticoncorrenciais correlatas, nos termos do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 1º Ao constatar indício de abusividade na cobrança dos serviços portuários, deverá a Antaq oficiar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para atuação no caso concreto, prestando-lhe as informações pertinentes, sem prejuízo das suas competências.

§ 2º Caso o Cade seja o primeiro órgão a ter conhecimento de indício de abusividade na cobrança de determinado serviço portuário, deverá, por sua vez, consultar a Antaq para encaminhamento de informações e respectiva análise quanto ao caso concreto, no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

§ 3º É vedada a exigência de prestação de informações periódicas dos preços e receitas operacionais provenientes dos serviços portuários dos regulados, exceto quando da apuração de denúncias no caso concreto.

Art. 12. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

CAPÍTULO III

DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

Art. 13. Compete à autoridade portuária:

I - celebrar contrato de gestão com o ministério competente, nos termos do regulamento;

II - submeter ao ministério competente proposta de revisão da poligonal do porto;

III - elaborar e submeter à aprovação do ministério competente o PDZ;

IV - estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto (REP), observadas as diretrizes do ministério competente;

V - editar a estrutura tarifária, propor e arrecadar os valores relativos à sua atividade, observada a regulamentação da Antaq;

VI - gerir as hidrovias ou vias navegáveis que lhe tenham sido atribuídas;

VII - planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem, exceto quando houver processo de concessão que trate do tema;

VIII - propor à Antaq a concessão da exploração e da gestão das hidrovias que estejam sob a sua jurisdição;

IX - conceder, facultativamente, canais de acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto público, nos termos da regulamentação da Antaq;

X - adequar a infraestrutura portuária para o fornecimento de combustíveis sustentáveis às embarcações, bem como eletrificação de cais a partir de fontes de energia de baixo carbono;

XI - adaptar a infraestrutura portuária para enfrentar os impactos das mudanças climáticas;

XII - desenvolver, implementar e operar o Sistema Comunitário Portuário (*Port Community System - PCS*);

XIII - desenvolver, implementar e operar o Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações (*Vessel Traffic Management Information System - VTMS*) ou sistemas similares, observadas as peculiaridades de cada porto, exceto quando houver processo de concessão que trate do tema;

XIV - arrendar áreas em terra ou água e infraestrutura portuária, em consonância com o PDZ do porto;

XV - celebrar os contratos de transição, de uso temporário e de passagem, observada a regulamentação da Antaq;

XVI - pré-qualificar os operadores portuários da área de cais de uso público, de acordo com as normas estabelecidas pela Antaq;

XVII - implantar e coordenar sistemas de controles de fluxos logísticos, como pátios reguladores e agendamento eletrônico para chegada de veículos transportadores, dentre outros;

XVIII - autorizar a entrada e a saída, a atracação e a desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do complexo portuário;

XIX - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes do ministério competente;

XX - autorizar a movimentação de mercadorias das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação;

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

XXII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

XXIII - cumprir e fazer cumprir o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*ISPS CODE*) e as normas afetas à segurança pública nos portos e vias navegáveis;

XXIV - planejar e executar em conjunto com os Municípios da hinterlândia a integração porto-cidade;

XXV - propiciar o crescimento da economia azul, em consonância com o plano setorial para os recursos do mar;

XXVI - fiscalizar as operações portuárias, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

XXVII - lavrar autos de infração, instaurar processo administrativo e aplicar as penalidades previstas em lei, em regulamentos internos e nos contratos, observada a regulamentação da Antaq;

XXVIII - propor ao ministério competente a abertura de capital social da empresa de economia mista, mantido o controle acionário;

XXIX - realizar, facultativamente, a terceirização da administração de unidades do porto;

XXX - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

XXXI - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária;

XXXII - assegurar ambiente ao investimento privado que possibilite o desenvolvimento portuário;

XXXIII - assegurar que os agentes privados prestem serviços portuários com eficiência;

XXXIV - identificar oportunidades de negócio e escolher o parceiro, na forma da lei; e

XXXV - exercer suas funções de forma integrada e harmônica com as autoridades intervenientes no porto.

§ 1º O disposto nos incisos XX e XXI não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 2º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 3º São considerados de natureza singular os serviços técnicos portuários aptos ao atendimento das demandas estratégicas das autoridades portuárias, visando à exploração dos portos públicos e dos terminais portuários e de cruzeiros, bem como ao cumprimento de suas atribuições legais.

Art. 14. Dentro dos limites da área do porto público, compete à autoridade portuária:

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, ressalvadas as atribuições da Autoridade Marítima; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegam, em função das limitações e características físicas do 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. 15. A autoridade portuária poderá explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo PDZ do porto e em conformidade com a regulamentação da Antaq.

Art. 16. A proposta de revisão da poligonal do porto e do PDZ deverá ser obrigatoriamente apresentada ao Conselho de Autoridade Portuária, sob pena de nulidade.

Art. 17. O PDZ do porto deverá conter obrigatoriamente áreas destinadas à operação de uso geral, em cais de uso público, disponibilizados para operadores portuários pré-qualificados.

Art. 18. A autoridade portuária poderá realizar contratações, conforme seu regulamento interno de licitações e contratos, observado o disposto na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, por intermédio de:

I - credenciamento, inclusive com a utilização de *e-marketplaces*; e

II - diálogo competitivo avançado: para obras ou serviços de infraestrutura e/ou dragagem, a partir de uma estimativa de preço e mediante critérios objetivos, com o intuito de desenvolver uma ou mais alternativas capazes de atender às suas necessidades, negociam a tomada da obra ou serviço diretamente com empresas, de forma individual ou em conjunto, buscando a técnica mais econômica e o melhor escopo do serviço.

Art. 19. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial, um representante dos trabalhadores vinculado à autoridade portuária e um representante da União no conselho de administração ou órgão equivalente da autoridade portuária, na forma do respectivo estatuto social.

§ 1º O representante dos trabalhadores será escolhido dentre os empregados ativos da empresa pública ou sociedade de economia mista,

pelo voto direto de seus pares, em eleição organizada pela empresa em conjunto com as entidades sindicais que os representem.

§ 2º O representante dos empregados está sujeito a todos os critérios e exigências para o cargo de conselheiro de administração previstos em lei e no estatuto da respectiva empresa.

§ 3º A indicação do representante da classe empresarial a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo Conselho de Autoridade Portuária.

CAPÍTULO IV

DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

Art. 20. Será instituído, em cada porto público, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

§ 1º Quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP será do complexo portuário.

§ 2º O CAP é de caráter consultivo da autoridade portuária.

Art. 21. O CAP do porto público será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - Bloco I, dos representantes do poder público, composto por:

a) 1 (um) representante do Governo Federal, indicado pelo ministério competente sobre as atividades portuárias;

b) 1 (um) representante do Estado onde se localiza o porto;

c) 1 (um) representante de cada Município onde se localiza o porto;

d) 1 (um) representante da autoridade portuária;

e) 1 (um) representante da Capitania dos Portos, onde se localiza o porto;

II - Bloco II, dos representantes das operações portuárias privadas, composto por:

a) 4 (quatro) representantes dos terminais portuários;

b) 2 (dois) representantes dos operadores portuários de áreas de cais público;

c) 1 (um) representante de autorizatários de passagem, quando existentes no respectivo porto.

III - Bloco III, dos representantes dos trabalhadores no Porto Público, composto por:

a) 2 (dois) representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício;

b) 2 (dois) representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

c) 1 (um) representante dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local.

IV - Bloco IV, dos representantes dos usuários dos serviços portuários e afins, composto por:

a) 1 (um) representante dos importadores indicado pela Associação Comercial;

b) 1 (um) representante dos exportadores;

c) 1 (um) representante dos transportadores terrestres;

d) 1 (um) representante dos terminais retroportuários alfandegados, quando existentes;

e) 1 (um) representante de portos privados, que utilizem a infraestrutura do porto público; e

f) 1 (um) representante da praticagem.

§ 1º As vagas previstas nos incisos II, III e IV do *caput* deste artigo, serão indicadas pelas entidades de classe nacionais, das respectivas categorias profissionais e econômicas.

§ 2º No mínimo 50% (cinquenta por cento) das vagas previstas na alínea “a” do inciso II deste artigo serão de indicação exclusiva da associação de classe nacional com maior representatividade.

§ 3º Nos portos públicos administrados pela União, a presidência do CAP será por ela indicada.

§ 4º Nos portos públicos delegados aos Estados ou Municípios, a presidência do CAP será indicada pela respectiva unidade estatal.

§ 5º Os membros do CAP serão designados pela autoridade portuária local para um mandato de 2 (dois) anos, sem possibilidade de recondução.

§ 6º Os membros do CAP não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 7º Cada bloco terá direito a um voto e as deliberações serão tomadas por maioria simples, com voto de qualidade do presidente do conselho.

Art. 22. Compete ao CAP:

I – ser ouvido sobre:

- a) governança da autoridade portuária;
- b) revisão da poligonal do porto e do PDZ;
- c) cronograma de manutenção e investimentos em infraestrutura de acessos terrestre e aquaviário; e
- d) planejamento estratégico do porto.

II - sabatar, em sessão pública, os indicados à diretoria da autoridade portuária, emitindo parecer opinativo ao Conselho de Administração quanto à indicação, em até 10 dias após a realização da sessão;

III - propor:

- a) alterações na poligonal do porto;
- b) alterações no PDZ do porto;
- c) alterações do Regulamento de Exploração do Porto (REP);
- d) ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

e) medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;

f) ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de mercadorias;

g) medidas que visem estimular a competitividade, a inovação, a sustentabilidade e a integração porto-cidade; e

h) outras medidas e ações de interesse do porto; e

IV - baixar o seu regimento interno.

CAPÍTULO V

DA AUTORIDADE ADUANEIRA

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

Parágrafo único. O alfandegamento de portos públicos e privados 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 dos portos públicos e privados, 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 VI

DOS OPERADORES PORTUÁRIOS

Art. 25. A pré-qualificação de operador portuário no porto público será efetuada perante a autoridade portuária, conforme regulamento da Antaq.

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

§ 2º A autoridade portuária terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º deste artigo, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Antaq, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a autoridade portuária pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a autoridade portuária 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 - 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 autoridade portuária responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II, III e IV do *caput* deste artigo, 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 em áreas do porto público estão sujeitas às normas estabelecidas pela autoridade portuária.

§ 1º O operador portuário em áreas de cais de uso público é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de mercadoria 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. Os arrendatários e autorizatários poderão firmar contrato de prestação de serviço com operadores portuários para operação portuária, sem que tal opção represente transferência de responsabilidades perante às autoridades públicas, observada a necessidade de comunicação prévia à autoridade portuária ou à Antaq, conforme o caso.

CAPÍTULO VII

DO AGENTE MARÍTIMO

Art. 29. Para os efeitos desta lei, considera-se agente marítimo a pessoa jurídica que, em nome e por conta de armadores ou transportadores marítimos, atua como intermediário entre estes e as autoridades portuárias, os operadores portuários e demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias, como mandatário, na forma e nos limites convencionados no mandato.

Art. 30. São atribuições do agente marítimo, dentre outras:

I - atuar em nome do armador perante as autoridades portuárias, aduaneiras, marítimas e demais órgãos governamentais;

II - emitir e receber documentos relacionados às operações do navio e da carga;

III - contratar serviços necessários à operação do navio no porto, incluindo operações de atracação, desatracação, carga e descarga dos navios, dentre outros; e

IV - fornecer informações sobre o porto, regulamentos locais e condições de navegação aos armadores e comandantes dos navios.

Parágrafo único. O agente marítimo, quando no exercício de suas atribuições, não se equipara ao armador ou transportador, ou demais intervenientes e fornecedores nas operações, para fins de responsabilização, excluindo-se qualquer responsabilidade solidária ou subsidiária.

CAPÍTULO VIII

DOS FORNECEDORES DE BENS E SERVIÇOS A NAVIOS

Art. 31. A atividade de fornecedor de bens e serviços a navios consiste no fornecimento de bens e serviços destinados a embarcações para uso e consumo de bordo, podendo ser exportação na navegação de longo curso ou mercado interno na navegação de cabotagem, de apoio marítimo, apoio portuário e navegação interior, podendo ser realizada também pela empresa de navegação, a seu critério.

§ 1º A atividade também engloba o fornecimento de bens e serviços a navios de cruzeiro marítimo operando na cabotagem ou no longo curso.

§ 2º Para o desempenho da atividade, o fornecedor de bens e serviços a navios poderá praticar todos os atos e procedimentos legais necessários ao fornecimento e serviços a navios perante os órgãos da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal.

Art. 32. O fornecedor de bens e serviços a navios poderá ser habilitado como Operador Econômico Autorizado (OEA) nos termos do Acordo sobre a Facilitação do Comércio, adotado pelos membros da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 7 de dezembro de 2013, e das normas infralegais vigentes no Brasil.

Art. 33. São deveres do fornecedor de bens e serviços a navios:

I - tratar os interessados em seus serviços com atenção e urbanidade;

II - desempenhar com zelo e presteza os negócios a seu cargo;

III - guardar sigilo profissional e comercial;

IV - atuar conforme a lei e as regulamentações, instruções normativas e demais atos emanados de entes da Administração Pública que versem sobre o bem ou o serviço fornecido, bem como aqueles que versem sobre questões aduaneiras, sanitárias, fitossanitárias e de saúde pública;

V - fiscalizar e orientar seus empregados na execução dos serviços em geral; e

VI - manter registro dos processos e procedimentos em que atuar pelo prazo fixado em lei, podendo ocorrer em meio físico, digital ou qualquer outro.

Art. 34. São direitos do fornecedor de bens e serviços a navios:

I - integrar o sistema marítimo de janela única (*Maritime Single Window* - MSW);

II - acessar diretamente, cumpridas as exigências legais e em especial as de segurança pública, as instalações portuárias para realização de suas atividades; e

III - comunicar às autoridades e, se for o caso, às autoridades superiores competentes, na forma cabível à espécie, o exercício ilícito da atividade praticada por outro fornecedor de bens e serviços a navios ou por pessoas estranhas à categoria, inclusive nos casos de infração à ordem econômica previstos em lei especial.

Art. 35. O fornecimento de bens e serviços a navios é atividade de natureza privada essencial à salvaguarda da vida humana no mar.

Parágrafo único. Constitui ofensa à livre iniciativa e concorrência o fornecimento e a prestação de serviços a navios abaixo do preço de custo ou de valor incompatível com o praticado no setor.

Art. 36. É vedado aos fornecedores de bens e serviços a navios:

I - realizar propaganda contrária à ética profissional;

II - aliciar clientes, direta ou indiretamente, falseando ou de qualquer forma prejudicando a livre concorrência ou a livre iniciativa;

III - prestar serviços injustificadamente abaixo do preço de custo; e

IV - acordar, combinar, manipular ou ajustar com concorrente, sob qualquer forma, os preços dos serviços ofertados individualmente.

Art. 37. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) promoverá a categorização da atividade econômica dos fornecedores de bens e serviços a navios na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

CAPÍTULO IX

DA CÂMARA DE AUTORREGULAÇÃO E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Art. 38. Os setores portuário e aquaviário podem constituir uma Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, como associação setorial sem fins lucrativos, com o objetivo de criar normas privadas aplicadas às relações dos atores dos setores portuário e aquaviário e resolução de seus conflitos.

§ 1º A Câmara reger-se-á por seu estatuto.

§ 2º A autorregulação será fiscalizada, regulada e supervisionada pela Antaq.

Art. 39. A criação, o desenvolvimento e a atuação da Câmara acontecerão em observância aos seguintes princípios:

- I - diálogo;
- II - transparência;
- III - tecnicidade;
- IV - desenvolvimento local e regional;
- V - autonomia da vontade;
- VI - autorregulação; e
- VII – autocomposição.

Art. 40. São objetivos da Câmara:

I - promover o desenvolvimento das relações entre os agentes dos setores portuário e aquaviário;

II - a criação de documentos comuns, como regras dos setores, que possam ser adotados pelos interessados, permitindo maior clareza nas negociações comerciais, maior segurança jurídica e prevenção de litígios;

III - promover um ambiente para diálogos internos e entre os setores portuário e aquaviário, e aberto a outros atores da economia, que sejam usuários diretos ou indiretos desses setores; e

IV - possibilitar a resolução de conflitos por intermédio de pessoas técnicas e com expertise nos setores aquaviário e portuário

TÍTULO III

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 41. A exploração de portos será realizada pela União, direta ou indiretamente, nos termos desta Lei.

§ 1º A exploração indireta de portos será exercida mediante:

I - outorga de concessão de portos públicos;

II - arrendamento de instalações portuárias em portos públicos;

ou

III - outorga de autorização de portos privados.

§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios, observado o disposto na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja realizada por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado.

Art. 42. A celebração do contrato de concessão ou de arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira; e

II - consulta ao respectivo poder público municipal.

Art. 43. Os arrendatários de terminais portuários não estão sujeitos a pré-qualificação perante a autoridade portuária.

Art. 44. É vedado:

I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária; e

II - aos Tribunais de Contas dos Estados e Municípios exercerem o controle externo sobre as licitações e demais procedimentos voltados à exploração portuária, em razão da competência constitucional da União para exploração direta ou indireta.

Art. 45. Caberá à autoridade portuária requerer ao órgão ambiental a emissão do licenciamento ambiental do porto público.

Parágrafo único. O licenciamento ambiental do porto público dispensa a licença ambiental individualizada para instalação de terminal portuário e de cruzeiros.

Art. 46. Todas as formas de exploração portuária previstas nesta Lei são passíveis de alfandegamento, nos termos do regulamento da Receita Federal do Brasil.

Art. 47. Os preços a serem praticados pelos arrendatários e autorizatários serão negociados livremente, nos termos da Lei de Liberdade Econômica, devendo ser respeitadas as normas concorrenciais vigentes.

CAPÍTULO II

DA CONCESSÃO DE PORTO PÚBLICO

Art. 48. A concessão de bem público destinada à exploração do porto público será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Parágrafo único. É vedada a concessão de portos estratégicos.

Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 49 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, à forma e às condições da exploração do porto público;

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 e à possibilidade de execução de investimentos privados sem a necessidade de autorização prévia ou posterior pelo poder concedente;

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 do porto público 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 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 público 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;

XVIII - à certificação em relação ao comprometimento com práticas sustentáveis e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança e boas práticas de governança corporativa;

XIX - à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem; e

XX - ao foro.

§ 1º Findo o prazo do contrato, os bens vinculados à concessão reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no respectivo contrato.

§ 2º Os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros serão regidos pelas normas de direito privado.

CAPÍTULO III

DO ARRENDAMENTO DE TERMINAL PORTUÁRIO E DE CRUZEIROS

Art. 50. O arrendamento de bem público destinado à atividade portuária será realizado mediante a celebração de contrato, precedido de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 51. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, à forma e às condições da exploração do terminal portuário;

III - ao valor do contrato e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

IV - às responsabilidades das partes;

V - aos níveis de eficiência operacional e prestação de serviços adequados aos usuários, atrelados a uma movimentação mínima de mercadorias no terminal portuário;

VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado;

VII - à responsabilidade do titular do terminal portuário pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

VIII - às hipóteses de extinção do contrato;

IX - à obrigatoriedade da prestação de informações e ao acesso ao terminal portuário pelas autoridades competentes;

X - ao acesso ao terminal portuário pelas autoridades competentes;

XI - à certificação em relação ao comprometimento com práticas sustentáveis e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança e boas práticas de governança corporativa;

XII - à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem;

XIII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XIV - ao foro.

Art. 52. Caberá à Antaq estabelecer as premissas para precificação do ativo portuário e fixação do valor do arrendamento, inclusive os critérios para prorrogações contratuais ordinárias ou antecipadas, observado:

I - a simplificação de procedimentos;

II - a previsibilidade;

III - a isonomia;

IV - o sítio padrão; e

V - a movimentação mínima de mercadorias, quando couber.

Art. 53. Os contratos de arrendamento terão prazo determinado de até 35 (trinta e cinco) anos, prorrogável por sucessivas vezes, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, inclusive para os contratos em vigor, considerando a vigência original e todas as prorrogações, condicionada ao cumprimento das obrigações contratuais.

§ 1º Os contratos de arrendamento portuário em vigor, que foram precedidos de licitação, firmados ou prorrogados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e sob a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, também poderão ser prorrogados até o máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações, desde que cumpridas as obrigações contratuais.

§ 2º Nas hipóteses em que for possível a prorrogação dos contratos, caberá à autoridade portuária fundamentar a vantagem das prorrogações em relação à realização de nova licitação.

§ 3º A vantagem na permanência do arrendatário na área, conforme previsto no § 2º deste artigo, deverá ser avaliada, preferencialmente, segundo critérios, como:

I - interesse público;

II - garantia de continuidade das atividades portuárias; e

III - indução da competitividade;

§ 4º A autoridade portuária promoverá a adaptação dos contratos de arrendamentos vigentes, conforme previsto no § 1º deste artigo, para fins de prorrogação, mediante regulamentação da Antaq, sendo facultado ao arrendatário optar pela manutenção do contrato em vigor, recusando formalmente a adaptação.

Art. 54. Vencido o prazo contratual de 70 (setenta) anos, a autoridade portuária avaliará, de forma fundamentada, a vantajosidade para o interesse público quanto à permanência do arrendatário.

Parágrafo único. Identificada a vantagem prevista no *caput* deste artigo, o processo de nova contratação se dará por chamamento público.

Art. 55. O arrendatário poderá realizar no terminal portuário investimentos não previstos contratualmente, por sua conta e risco, sem reversibilidade de bens e indenização de qualquer natureza, independentemente de autorização da autoridade portuária.

Parágrafo único. Os investimentos previstos no *caput* deste artigo deverão ser comunicados à autoridade portuária no prazo de 30 (trinta) dias antes da sua implementação.

Seção I - Das Hipóteses de Contratação Direta

Art. 56. A realização de licitação de área no porto público poderá ser dispensada quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração, na forma da regulação da Antaq e observados os seguintes requisitos:

I - realização de chamamento público pela autoridade portuária, com vistas a identificar interessados na exploração econômica da área, que deverá conter, pelo menos, a exigência de realização de estudos, investigações, levantamentos e projetos que justifiquem a vantagem da exploração para o porto público; e

II - conformidade com o PDZ do porto.

Seção II – Do Chamamento Público na Indústria-Porto

Art. 57. Nas hipóteses de área portuária dedicada à operação indústria-porto, incluindo as unidades flutuantes de armazenagem e

regaseificação (FSRU), o arrendamento será realizado mediante chamamento público ou contratação direta, desde que preenchidos os seguintes requisitos:

I - a área portuária seja indispensável à viabilização de atividade industrial de interesse nacional;

II - a operação portuária ocorra em regime de centro de custo da indústria;

III - a operação portuária seja comprovadamente capaz de gerar quantidade relevante de empregos diretos e indiretos, bem como receita portuária significativa e arrecadação expressiva de impostos municipais, estaduais e federais; e

IV - haja conformidade com o PDZ do porto.

Seção III – Do Chamamento Público de Terminal de Cruzeiros

Art. 58. O Terminal de Cruzeiros será arrendado por meio de chamamento público, com vistas a identificar interessados na sua exploração, e deverá estar previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto.

Art. 59. Aos eventos e locações realizados no Terminal de Cruzeiros aplicam-se as disposições e regulamentações das áreas não afetas às operações portuárias.

Art. 60. A autoridade portuária promoverá a adaptação dos contratos de arrendamento de terminais de cruzeiros vigentes aos termos desta lei, mediante regulamentação da Antaq, sendo facultado ao arrendatário optar pela manutenção do contrato em vigor, recusando formalmente a adaptação.

CAPÍTULO IV

DOS DEMAIS CONTRATOS NA ÁREA DE PORTO PÚBLICO

Seção I - Dos Contratos de Uso Temporário

Art. 61. A autoridade portuária poderá pactuar com o interessado na movimentação de mercadorias em mercado não consolidado e mercadorias transitórias o uso temporário de áreas portuárias localizadas na poligonal do porto público, dispensada a realização de licitação.

§ 1º O contrato de uso temporário terá prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses.

§ 2º Na hipótese de haver mais de um interessado na utilização de áreas portuárias e inexistir disponibilidade física para alocar todos os interessados concomitantemente, a autoridade portuária promoverá processo seletivo simplificado para a escolha do projeto que melhor atenda ao interesse público e do porto, assegurados os princípios da isonomia e da impessoalidade na realização do certame.

§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de uso temporário ocorrerão exclusivamente às expensas do interessado, sem reversibilidade de bens e sem direito a indenização de qualquer natureza.

§ 4º Após 24 (vinte e quatro) meses de eficácia do uso temporário da área e do terminal portuário, ou em prazo inferior, por solicitação do contratado, e verificada a viabilidade do uso da área e da instalação, a autoridade portuária adotará as medidas necessárias ao encaminhamento de proposta de licitação da área e das instalações existentes.

Seção II – Dos Contratos de Transição

Art. 62. A autoridade portuária poderá firmar contrato de transição para exploração de área portuária até que sejam concluídos os respectivos procedimentos licitatórios, nas situações em que o interesse público do porto ou de sua região de influência requeira a manutenção da prestação de serviço com essa relevância, ou a continuidade de atividade regida por instrumento jurídico rescindido, anulado ou encerrado.

§ 1º O contrato de transição terá prazo de até 48 (quarenta e oito) meses, ou até a conclusão da contratação efetiva das respectivas áreas ou instalações, o que ocorrer primeiro.

§ 2º Não ocorrendo a conclusão da contratação efetiva das respectivas áreas ou instalações no prazo previsto no § 1º, deverá ser celebrado novo contrato de transição com o atual arrendatário, desde que haja interesse público e seja garantida a continuidade da atividade portuária, nos termos do *caput* deste artigo.

§ 3º O processo para celebração de contrato de transição deverá ser instruído com os seguintes documentos:

I - declaração da autoridade portuária ou administração portuária local, conforme o caso, contendo:

a) justificativa de que a empresa pactuante possui as condições técnicas para manter a prestação do serviço;

b) declaração de adimplência da empresa pactuante com as obrigações financeiras perante a administração do porto;

II - minuta de contrato de transição com os dados da autoridade portuária e os da empresa pactuante.

§ 4º Os investimentos vinculados ao contrato de transição ocorrerão exclusivamente às expensas do interessado, sem reversibilidade de bens e sem direito a indenização de qualquer natureza.

Art. 63. São cláusulas essenciais do contrato de transição as relativas:

I - aos anexos do contrato:

a) anexo I: planta de localização do terminal portuário arrendado transitoriamente;

b) anexo II: relação dos bens integrantes da instalação portuária arrendada;

c) anexo III: termo de arrolamento de bens;

II - ao objeto e valor do arrendamento transitório;

III - ao tipo de carga movimentada, se for o caso;

IV - ao prazo de até 48 (quarenta e oito) meses ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro;

V - ao não cabimento de indenização à arrendatária transitória pelos recursos necessários à manutenção do terminal portuário ou de bens integrantes alocados durante o prazo de vigência do contrato de transição, excetuados os investimentos emergenciais necessários para atender a exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória, hipótese em que a autoridade portuária indicará os parâmetros para o cálculo de eventual indenização em face da não depreciação do investimento no prazo de vigência contratual, caso aplicável ao caso concreto;

VI - às responsabilidades da arrendatária transitória perante a autoridade portuária;

VII - às responsabilidades pela inexecução das atividades;

VIII - às hipóteses de extinção do contrato;

IX - ao prazo para desocupação da instalação portuária ao fim do prazo contratual;

X - à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem;

XI - ao foro.

Seção III – Dos Contratos de Passagem

Art. 64. O interessado que desenvolva atividade de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário poderá pactuar com a autoridade portuária, mediante remuneração adequada, a passagem em área de uso comum ou já ocupada por terceiros no âmbito da poligonal do porto público.

Parágrafo único. O interessado que não desenvolva a atividade descrita no *caput* deste artigo também poderá pactuar o instituto da passagem, observando, naquilo que couber, as disposições desta Lei e de seu regulamento.

Art. 65. A passagem deverá observar o trajeto mais racional e disponível, nos limites da necessidade do interessado, impondo o menor ônus para a autoridade portuária e para terceiros.

§ 1º O instituto de que trata o *caput* deste artigo não poderá inviabilizar o uso de áreas contíguas para outras finalidades de interesse ao desenvolvimento das atividades portuárias.

§ 2º A passagem caberá para a instalação de dutos, esteiras transportadoras, passarelas ou outros meios que viabilizem a movimentação de mercadorias ou passageiros.

§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de passagem deverão ocorrer às expensas do interessado, mediante anuência da autoridade portuária, sem reversibilidade e sem direito a indenização, salvo quando o referido contrato estiver vinculado a contratos de arrendamento.

§ 4º Ficam assegurados aos detentores de contratos de passagem os mesmos incentivos para investimentos em suas retroáreas conectadas à respectiva infraestrutura de passagem, na forma da regulamentação do ministério competente.

Art. 66. O contrato de passagem será sempre pactuado entre o interessado e a autoridade portuária e, quando se tratar de área do porto já arrendada a terceiros, haverá a interveniência do titular do direito de uso dessa área, a quem será submetido previamente o projeto básico para implementação da passagem.

Parágrafo único. A Câmara de Autorregulação ou Antaq, na esfera administrativa, arbitrará conflitos envolvendo a autoridade portuária, o interessado na passagem e terceiros.

Art. 67. O processo para celebração do contrato de passagem será submetido à autoridade portuária, devidamente justificado e instruído com:

I - minuta de contrato;

II - respectivo projeto, com indicação dos equipamentos que se pretende utilizar e descrição do procedimento operacional;

III - trajeto da passagem, com memorial descritivo e planta;

IV - carta de anuência do titular do direito de uso da área, quando se tratar de área do porto já arrendada a terceiros;

V - comprovação de que o requerente é detentor da titularidade do imóvel ou do direito de uso da área associada à passagem;

VI - comprovação de que foi dada ciência ao CAP;

VII - cálculo do valor da remuneração a ser paga pelo beneficiário da passagem; e

VIII - estudo do impacto na utilização do bem público e da interferência em relação aos demais arrendatários.

Art. 68. A autoridade portuária deverá manifestar-se no prazo de 30 (trinta) dias sobre o requerimento.

Parágrafo único. Do indeferimento do pedido pela autoridade portuária caberá recurso à Antaq.

Art. 69. O prazo do contrato de passagem será pactuado com a autoridade portuária, nos limites da necessidade do interessado, levando-se em conta critérios de conveniência e oportunidade, com o prazo limitado a 35 (trinta e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, quando couber, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e

II - o beneficiário promova os investimentos necessários para a modernização das instalações.

Art. 70. O valor da remuneração a ser paga deverá ser calculado pela autoridade portuária com base no impacto direto ou indireto causado nas áreas afetadas, sem prejuízo do pagamento das tarifas pertinentes.

§ 1º O valor a que se refere o *caput* deste artigo será pago mensalmente à autoridade portuária.

§ 2º A remuneração do contrato de passagem poderá ocorrer em parcela fixa, parcelas fixa e variável ou item tarifário específico, a critério da autoridade portuária.

Art. 71. São cláusulas essenciais do contrato de passagem as relativas:

I - ao objeto, com descrição dos equipamentos e trajeto previstos para a passagem;

II - ao prazo, com indicação do início e término da vigência do contrato;

III - ao valor, às condições de pagamento e às tarifas pertinentes;

IV - às penalidades, sua gradação e formas de aplicação, na forma da regulamentação da Antaq;

V - à competência da Antaq para arbitrar na esfera administrativa, mediante solicitação de qualquer das partes, conflitos entre a autoridade portuária e o beneficiário da passagem relativos à interpretação e à execução do contrato;

VI - à possibilidade de rescisão unilateral por parte da autoridade portuária, ouvida a Antaq;

VII - às obrigações do beneficiário da passagem, em especial as relativas:

a) à responsabilidade por danos ambientais ou de outra ordem causados a terceiros, em decorrência das atividades desenvolvidas;

b) à manutenção das condições de segurança operacional, em conformidade com as normas em vigor, respeitado o regulamento de exploração do porto;

c) à prestação de informações de interesse das autoridades com atuação no porto;

d) à contratação de seguro de responsabilidade civil compatível com suas responsabilidades perante o poder concedente, a administração do porto e terceiros;

e) ao livre acesso de agentes credenciados da autoridade portuária, da Antaq e demais autoridades com atuação no porto e designadas no contrato para fins de fiscalização e outros procedimentos; e

f) à utilização adequada das áreas e instalações dentro de padrões de qualidade e eficiência, de forma a não comprometer as atividades do porto;

VIII - à prioridade de atracação de embarcações destinadas ao atendimento de arrendatário, na hipótese de utilização de instalações de acostagem vinculadas ao arrendamento de que é titular, com previsão, inclusive, de desatracação da embarcação às expensas do interessado na passagem, de forma a não prejudicar a regular operação da área arrendada;

IX - às obrigações da autoridade portuária, em especial as relativas à manutenção das condições de acessibilidade às instalações;

X - à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem; e

XI - à impossibilidade de indenização ao beneficiário da passagem.

Parágrafo único. A autoridade portuária poderá impor ao beneficiário do contrato de passagem a obrigação de realizar investimentos em construção ou manutenção de infraestrutura comum dentro da área do porto público que seja por ele utilizada.

Art. 72. Os critérios técnicos para construção e instalação dos equipamentos necessários à utilização da passagem, assim como a definição das áreas e do trajeto, deverão ser definidos no contrato de passagem, considerando-se os interesses dos usuários atuais e futuros das áreas afetadas, conforme previsão contida no PDZ do porto.

Parágrafo único. Na extinção do contrato de passagem, as instalações e os equipamentos afetos ao seu exercício serão, a critério da autoridade portuária, revertidos ao patrimônio da União ou removidos às expensas do beneficiário.

Art. 73. A celebração do contrato de passagem deverá ser comunicada à Antaq pela autoridade portuária, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados de sua assinatura, mediante o encaminhamento de cópia do instrumento contratual.

Art. 74. As áreas em que se desenvolvam as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias e que acessem a área do porto público mediante contrato de passagem integram o complexo portuário.

§ 1º Quando localizados dentro da área do porto público serão disciplinadas como contrato de arrendamento.

§ 2º Quando localizadas fora do porto público serão disciplinadas como contrato de adesão.

Art. 75. Os contratos de passagem atualmente vigentes deverão sofrer adaptação no prazo de 12 (doze) meses da aprovação desta lei.

CAPÍTULO V

DA AUTORIZAÇÃO DOS PORTOS PRIVADOS

Art. 76. Os portos privados serão explorados mediante autorização, precedida de chamamento público e, quando for o caso, processo seletivo público, observado o prazo de vigência de até 35 (trinta e cinco) anos, com possibilidade de sucessivas prorrogações, condicionadas ao cumprimento das obrigações contratuais.

Parágrafo único. O prazo estabelecido no *caput* deste artigo aplica-se aos contratos de adesão vigentes.

Art. 77. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão pela Antaq, que conterà as cláusulas essenciais previstas no art. 51 desta Lei, com exceção do seu inciso III.

Art. 78. Os investimentos realizados nos portos privados correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independentemente de autorização da Antaq.

§ 1º 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.

§ 2º A Antaq poderá dispensar o acompanhamento dos investimentos a serem realizados pelo autorizatário, nos casos em que a movimentação de cargas associada ao contrato de adesão tenha por finalidade atender exclusivamente a cadeia verticalizada do mesmo grupo econômico do autorizatário, ou quando não houver demanda consolidada de volume de carga que justifique investimentos ou expansão da capacidade da infraestrutura portuária.

Art. 79. Os interessados em obter a autorização de porto privado poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Recebido o requerimento de autorização, a Antaq deverá:

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

II - promover a abertura de chamamento público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de porto privado na mesma área de influência e com características semelhantes.

Art. 80. O instrumento de chamamento público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantado o porto privado;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas;

III - a estimativa do volume de cargas a ser movimentado; e

IV - a área total do empreendimento e a capacidade estática.

§ 1º O interessado em autorização de porto privado 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 da área em terra e a certidão de disponibilidade emitida pela Secretaria de Patrimônio da União para espaço físico em águas públicas do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

§ 2º Os volumes de movimentação de cargas aprovados nos contratos de adesão deverão ser considerados para efeito do planejamento do setor portuário, ressalvadas as autorizações simplificadas cujas capacidades de movimentações não sejam relevantes, na forma normatizada pela Antaq, ou que envolvam cargas ainda não consolidadas.

Art. 81. Encerrado o chamamento público, a Antaq celebrará o contrato de adesão, caso o pedido de autorização preencha todos os requisitos normativos estabelecidos pela agência.

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

I - o chamamento 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 deste artigo atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de

movimentação, a menor tarifa, o menor tempo de movimentação de carga e outros critérios estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizados os portos privados compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do *caput* deste artigo.

§ 5º Poderá ser dispensada a realização de chamamento público de portos privados, desde que:

I - suas operações não causem impactos concorrenciais em arrendamentos ou portos privados da mesma área de influência e classificadas como estratégicas;

II - as manifestações da autoridade aduaneira e do respectivo poder público municipal indiquem que a autorização da exploração da atividade portuária não possui potencial de ocasionar dano ao interesse público.

§ 6º As instalações portuárias autorizadas, independentemente de serem consideradas no planejamento portuário, deverão conferir à Antaq amplo acesso às informações de movimentações de mercadorias e dos investimentos realizados.

Art. 82. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, aos portos privados, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Parágrafo único. Em qualquer hipótese, a operação portuária será realizada pelo titular do contrato ou por terceiro por ele indicado.

Art. 83. A Antaq poderá, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuários, abrir processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária.

TÍTULO IV

DA DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA

Art. 84. O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a ser desenvolvido e implementado pela União, considerará, em ordem de importância:

I - os portos estratégicos;

II - as demandas de tráfego aquaviário nos portos públicos e nos complexos portuários;

III - o desenvolvimento das vias navegáveis e hidrovias;

IV - os riscos climáticos envolvidos; e

V - a necessidade de investimentos em infraestrutura.

§ 1º A União poderá destinar recursos orçamentários para a execução do Programa, especialmente para os portos considerados estratégicos.

§ 2º O Programa Nacional de Dragagem deverá ser atualizado a cada período de dois anos.

Art. 85. A dragagem dos portos e hidrovias é considerada de interesse público.

Art. 86. As obras e serviços de dragagem portuária e hidroviária pública poderão ser executados pela autoridade portuária ou pelo ministério competente ou por concessionária do serviço, e abrangem, entre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção, aprofundamento ou ampliação de acessos portuários e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, berços de atracação, execução de molhes e guias correntes, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito, bem como a deposição em áreas de despejo;

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 aos complexos portuários, dentro da área dos portos públicos;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

Art. 87. 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 à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 88. A contratação do serviço de dragagem se dará preferencialmente na modalidade de dragagem por resultado, sendo obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 1º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, prorrogável por igual período nos casos em que a contratada estiver em dia com o resultado contratual, a exclusivo critério da contratante.

§ 2º A administração pública deverá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do *caput* deste artigo.

Art. 89. Para a contratação dos serviços de dragagem poderão ser constituídas parcerias ou consórcios entre autoridades portuárias, ou entre estas e entidades privadas, visando à contratação de obras ou serviços de

dragagem por resultado, de forma a contemplar mais de um porto num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

Art. 90. As embarcações destinadas à dragagem e seus tripulantes sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima e ao Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. As embarcações referidas no *caput* deste artigo não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 91. As embarcações estrangeiras autorizadas a operar em obras e serviços de engenharia de dragagem, do modelo sucção em arrasto ou quando não houver embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para a dragagem pretendida, utilizadas 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, serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre a importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação), ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide-Combustíveis); e

VI - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), conforme disposto no art. 14, inciso V, alínea c, e no art. 15, *caput*, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

TÍTULO V

DA INTEGRAÇÃO PORTO-CIDADE

Art. 92. Fica instituída a Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade, com o objetivo de promover o desenvolvimento harmônico e sustentável entre as atividades portuárias e o ambiente urbano.

Art. 93. Consideram-se:

I - Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração do porto com a cidade, em regime de cooperação entre o porto, o governo municipal, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade; e

II - Área de Integração Porto-Cidade: o espaço geográfico que compreende o porto e seu entorno imediato, incluindo áreas urbanas adjacentes que são direta ou indiretamente afetadas pelas atividades portuárias.

Art. 94. São objetivos da Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade:

I - promover o desenvolvimento econômico sustentável da região portuária e seu entorno;

II - melhorar a qualidade de vida da população residente nas áreas próximas ao porto;

III - fomentar a revitalização de áreas portuárias obsoletas para uso público e comercial;

IV - incentivar a criação de espaços de convivência e lazer que integrem o porto à vida urbana;

V - estimular a geração de empregos e renda relacionados às atividades portuárias e correlatas; e

VI - promover a preservação do patrimônio histórico e cultural relacionado às atividades portuárias.

Art. 95. São diretrizes da Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade:

I - a integração das políticas públicas setoriais relacionadas ao desenvolvimento urbano e às atividades portuárias;

II - a participação da sociedade civil nos processos de planejamento e gestão da área de integração porto-cidade;

III – a promoção da sustentabilidade ambiental nas atividades portuárias e no desenvolvimento urbano, incluindo a adoção de medidas de resiliência e adaptação às mudanças climáticas;

IV – o estímulo à inovação e à adoção de tecnologias limpas nas operações portuárias; e

V – a valorização da identidade cultural e histórica da cidade portuária.

Art. 96. São consideradas ações prioritárias para a implementação da Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade:

I – a elaboração de um plano de mobilidade urbana que considere as necessidades de transporte de cargas e de passageiros relacionadas às atividades portuárias;

II – o desenvolvimento de projetos de revitalização de áreas portuárias degradadas ou subutilizadas;

III – a implementação de medidas de mitigação dos impactos ambientais das atividades portuárias, bem como adoção de medidas de resiliência e adaptação às mudanças climáticas; e

IV – a promoção de eventos culturais e turísticos que valorizem a relação histórica entre o porto e a cidade.

Art. 97. São receitas do Município:

I – o montante equivalente a 1% (um por cento) da receita bruta anual total auferida pela autoridade portuária com tarifas portuárias no Município onde o porto está localizado; e

II – o montante equivalente a 5% (cinco por cento) do valor de outorga ofertado, exclusivamente, a título de lance nos processos de leilão de concessões ou arrendamentos portuários, quando for o caso, sendo vedada qualquer destinação de percentual de valores fixos ou variáveis, previstos na minuta de contrato, independentemente da nomenclatura adotada.

§ 1º Na eventualidade de terminal arrendado ou o porto público concedido abranger o território de mais de um Município, o montante previsto nos incisos I e II deste artigo será distribuído entre os Municípios afetados, proporcionalmente ao volume de mercadoria movimentada em cada município, nos últimos doze meses.

§ 2º Os valores referidos nos incisos I e II deste artigo serão remetidos pela autoridade competente diretamente aos Municípios beneficiários.

Art. 98. O Município, ao legislar sobre assuntos de interesse local, considerando o interesse nacional da atividade portuária, deve respeitar os limites da área afeta ao porto público e ao porto privado.

Parágrafo único. O planejamento municipal, em especial o plano diretor, deve ser compatível com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto público e com a área autorizada do porto privado.

TÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

CAPÍTULO I

DAS RELAÇÕES DE TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 99. Considera-se trabalho portuário o serviço prestado nas diversas tarefas de movimentação de mercadorias nos portos públicos, a bordo e no costado das embarcações.

Parágrafo único. Não são considerados como trabalho portuário, entre outros:

I – os serviços acessórios de transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, limpeza, remoção de resíduos, lonamento e deslonamento, amarração de navios, serviços de preparação prévia à movimentação de carga e demais serviços correlatos;

II – o trabalho prestado nas funções administrativas, de coordenação operacional, de segurança, de manutenção, bem como as demais que não se encontrem exclusivamente afetas às atividades mencionadas no *caput* deste artigo;

III – o trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore;

IV – o trabalho prestado por trabalhadores às autoridades ou administrações portuárias; e

V – o trabalho prestado nas atividades dos terminais de cruzeiros.

Art. 100. São trabalhadores dos portos públicos:

I - trabalhadores da autoridade ou administração portuária;

II - trabalhadores na operação de terminais portuários ou de cruzeiros;

III - trabalhadores portuários de estiva, capatazia e conferência.

Art. 101. Trabalhador portuário é aquele que, possuindo qualificação profissional certificada ao exercício da profissão, desenvolve a sua atividade profissional no trabalho portuário, no porto público.

§ 1º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Senat.

§ 2º A qualificação e a certificação profissional mencionadas no § 1º deste artigo, em caso de necessidade, poderão ser atestadas por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária utilizados pelo Senat, desde que autorizadas, de comum acordo, pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), pela Federação Nacional dos Portuários (FNP) e pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB).

§ 3º A certificação prevista no *caput* deste artigo habilita o trabalhador portuário à prestação de trabalho em todo território nacional.

§ 4º A Antaq deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

Art. 102. É dispensável a intervenção de trabalhadores portuários nas 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) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio; e

f) passageiros e bagagens.

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;

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

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

Art. 103. O trabalho portuário nos portos públicos será realizado exclusivamente por trabalhadores portuários, com qualificação profissional certificada para o exercício da profissão, nos termos desta lei, com relação de trabalho nas modalidades de:

I – trabalho vinculado, por prazo determinado ou indeterminado, nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho; e

II – trabalho avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa – OGMO ou Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP.

§ 1º O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário, o operador portuário ou a EPTP.

§ 2º Enquanto permanecer no trabalho vinculado, o trabalhador portuário não poderá concorrer ao sistema de escalação avulsa no OGMO ou na EPTP.

§ 3º O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO e EPTPs, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho.

§ 4º Fica vedada a utilização de contrato de trabalho intermitente e trabalho temporário na área do porto público.

Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia e conferência, que também poderá ser realizado por trabalhadores vinculados.

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

I – estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo e operados a bordo;

II – capatazia a atividade de movimentação em cais, de carregamento e descarga de embarcações de transporte de longo curso ou cabotagem, quando efetuados por aparelhamento portuário instalado e operado no costado das mesmas; e

III - Conferência de carga e descarga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, quando não realizados por equipamentos ou sistemas automatizados, a bordo das embarcações de transporte de longo curso ou cabotagem, ou no costado das mesmas, a critério da empresa responsável pela operação portuária.

§ 2º O trabalho portuário avulso na estiva, capatazia e conferência é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 3º No prazo de 5 (cinco) anos, contados da data de publicação desta lei, todos os trabalhadores portuários avulsos serão multifuncionais.

§ 4º Para os fins desta lei, multifuncionalidade é o exercício das atividades de estiva, capatazia e conferência por um mesmo trabalhador portuário avulso.

Art. 105. Cabem exclusivamente ao tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou vinculado pelo regime celetista, as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, salvo o disposto em negociação coletiva.

Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício ou avulso, por intermédio de EPTP.

Art. 107. O porto privado pode contratar mão de obra por todas as formas admitidas na legislação trabalhista, inclusive terceirizar, e, facultativamente, submeter seus empregados ao treinamento oferecido pelo Senat, desde que contribua para o sistema.

Art. 108. As relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos seguintes princípios:

I – valorização do trabalho humano e da livre iniciativa;

II – liberdade de trabalho;

III – desenvolvimento harmonioso, equilibrado e sustentável das atividades econômicas, com a priorização para o trabalho com vínculo empregatício, com a preservação do nível de emprego e da proteção social;

IV – reconhecimento do exercício da liberdade sindical e da negociação coletiva;

V – reconhecimento das convenções e dos acordos coletivos de trabalho que pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas previamente acordados, independentemente de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis;

VI – capacitação profissional;

VII – democratização do acesso aos postos de trabalho, com perspectiva de gênero;

VIII – crescimento da produtividade do trabalho; e

IX – condições de trabalho justas e seguras.

§ 1º No exame de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho, a Justiça do Trabalho analisará exclusivamente a conformidade dos elementos essenciais do negócio jurídico, respeitado o disposto no art. 104 da

Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e balizará sua atuação pelo princípio da intervenção mínima na autonomia da vontade coletiva.

§ 2º A inexistência de expressa indicação de contrapartidas recíprocas em convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho não ensejará sua nulidade por não caracterizar um vício do negócio jurídico.

§ 3º Se for pactuada cláusula que reduza o salário ou a jornada, a convenção coletiva ou o acordo coletivo de trabalho deverão prever a proteção dos empregados contra dispensa imotivada do contrato individual de trabalho durante o prazo de vigência do instrumento coletivo.

§ 4º Na hipótese de procedência de ação anulatória de cláusula de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho, quando houver a cláusula compensatória, esta deverá ser igualmente anulada, sem repetição do indébito.

§ 5º Os sindicatos subscritores de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho deverão participar, como litisconsortes necessários, em ação individual ou coletiva, que tenha como objeto a anulação de cláusulas desses instrumentos.

Art. 109. Na celebração de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho no setor portuário, são considerados direitos absolutamente indisponíveis as disposições constitucionais proibitivas, os direitos previstos em tratados internacionais de direitos humanos autoexecutáveis e os abaixo elencados, exclusivamente:

I – normas de identificação profissional, inclusive as anotações na Carteira de Trabalho e Previdência Social;

II – seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III – valor dos depósitos mensais e da indenização rescisória do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS;

IV – salário mínimo nacional;

V – valor nominal do décimo terceiro salário;

VI – remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;

VII – proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;

VIII – salário-família;

IX – repouso semanal remunerado;

X – remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em 50% (cinquenta por cento) à do normal;

XI – número de dias de férias devidas ao empregado e o correspondente gozo, com, pelo menos, 1/3 (um terço) a mais do que o salário normal;

XII – licença-maternidade com a duração mínima de 120 (cento e vinte) dias;

XIII – licença-paternidade, nos termos fixados em lei;

XIV – proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;

XV – aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de 30 (trinta) dias, nos termos da lei;

XVI – normas de saúde, higiene e segurança do trabalho previstas em lei ou em normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, não sendo consideradas como tais as regras sobre duração do trabalho e intervalos;

XVII – adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas;

XVIII – aposentadoria;

XIX – seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do tomador de serviços;

XX – ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de 5 (cinco) anos para os trabalhadores abrangidos por esta lei, até o limite de 2 (dois) anos após a extinção do contrato de trabalho ou do desligamento do órgão gestor de mão de obra; e

XXI – as disposições previstas nos arts. 373-A, 390, 392, 392-A, 394, 394-A, 395, 396 e 400 da Consolidação das Leis do Trabalho.

CAPÍTULO II

DO ÓRGÃO DE GESTÃO DE MÃO DE OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO – OGMO

Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários podem extinguir ou constituir um ou mais OGMOs.

§ 1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto.

§ 2º No caso de extinção do OGMO, o passivo será de responsabilidade solidária dos terminais e operadores portuários.

§ 3º A retirada de operador ou terminal portuário do sistema OGMO não afasta a responsabilidade solidária destes em relação aos débitos individualizados do período que utilizaram trabalhador portuário avulso e daqueles cuja individualização é impossível.

§ 4º A partir da deliberação de extinção do OGMO, será imediatamente interrompido o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário avulso pelo OGMO.

§ 5º O trabalho avulso poderá ser fornecido pelas EPTPs.

Art. 111. O OGMO é considerado de utilidade pública, sem fins lucrativos, somente podendo prestar serviços de administração, gestão, treinamentos e de fornecimento de mão de obra avulsa para seus associados, dentro ou fora do porto público.

Art. 112. São atribuições do OGMO:

I – administrar o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário avulso aos seus associados;

II – manter o rol de trabalhadores portuários avulsos registrados;

III – atender às requisições dos seus associados, segundo as quantidades e funções definidas exclusivamente pelos associados, e realizar

as escalações, com observância das qualificações dos trabalhadores e em sistema de rodízio, salvo negociação coletiva;

IV - decidir sobre o aumento de trabalhadores portuários avulsos registrados, entre aqueles com certificação profissional para o exercício do trabalho portuário; e

V – arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelo tomador de serviços, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º O OGMO manterá conta corrente bancária segregada e exclusiva para o recebimento dos valores recebidos para os pagamentos aos trabalhadores portuários avulsos e para os recolhimentos de encargos sociais e outras contribuições aplicáveis, não sujeita a bloqueio, sequestro ou penhora judiciais.

§ 2º O tomador de serviços poderá recusar a alocação de trabalhador portuário avulso, desde que o faça de forma justificada, quando ficar demonstrado que o profissional originalmente designado não apresenta qualificação específica necessária para as atividades a serem desenvolvidas, podendo solicitar a sua substituição ao respectivo OGMO.

§ 3º O OGMO só poderá utilizar trabalhadores portuários avulsos certificados nos termos desta lei.

§ 4º Todos os trabalhadores portuários avulsos, com inscrições válidas na data de vigência da presente lei, são considerados certificados e aptos para o pleno exercício de suas funções.

Art. 113. Compete ao OGMO:

I – expedir todas as normas e regramentos necessários ao pleno exercício das suas atribuições, entre elas:

- a) normas disciplinares,
- b) controles de assiduidade, e
- c) sistemas de escalações, inclusive com critérios de rodízio;

II – aplicar, quando couber, no caso de transgressão à norma disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do trabalhador pelo período de até 30 (trinta) dias; ou
- c) desligamento;

III – promover treinamento de atualização profissional do trabalhador portuário avulso, adequando-o permanentemente aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de equipamentos portuários;

IV – executar programas de desligamento incentivado do trabalhador portuário avulso;

V – zelar pela saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso, nos termos das normas regulamentadoras aplicáveis;

VI – fornecer os equipamentos de proteção individual - EPI; e

VII – arrecadar as contribuições destinadas ao seu custeio, aprovadas na forma de seus estatutos.

§ 1º O OGMO pode exigir dos seus associados garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 2º O OGMO não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

Art. 114. Para os fins previstos nesta lei, cabe:

I – ao tomador de serviços recolher ao OGMO os valores devidos pelos serviços executados, referentes à remuneração por turno trabalhado, acrescidos dos percentuais relativos a décimo terceiro salário, férias com um terço, FGTS e encargos fiscais e previdenciários, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas da realização do serviço, para viabilizar o pagamento ao trabalhador portuário avulso; e

II – ao OGMO o pagamento da remuneração pelos serviços executados e das parcelas referentes a décimo terceiro salário e férias, diretamente ao trabalhador portuário avulso.

§ 1º O pagamento da remuneração pelos serviços executados será feito no prazo de 5 (cinco) dias após o seu término.

§ 2º O tomador de serviços e o OGMO são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos encargos trabalhistas e das contribuições previdenciárias e demais obrigações, inclusive acessórias, devidas à Previdência Social, arrecadadas Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil - SRF, vedada a invocação do benefício de ordem.

§ 3º Os prazos previstos neste artigo podem ser alterados mediante negociação coletiva, exceto os prazos legais para recolhimento dos encargos fiscais, trabalhistas e previdenciários.

Art. 115. A escalação de trabalhadores portuários avulsos pelo OGMO se dará exclusivamente por meio eletrônico, de modo a possibilitar a escalação do trabalhador à distância, em sistema de rodízio, observada a sua qualificação profissional.

§ 1º O meio eletrônico adotado para a escalação de trabalhadores portuários avulsos, deverá ser inviolável e seguro.

§ 2º Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá ser observado, entre duas jornadas, um intervalo mínimo de 11 (onze) horas consecutivas, ou o intervalo disposto em norma coletiva.

§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos multifuncionais.

Art. 116. Ficam extintos o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso no OGMO a partir da publicação desta lei.

Parágrafo único. Todos os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, a partir da vigência da presente lei, passarão a ser considerados como trabalhadores avulsos inscritos em OGMO.

Art. 117. Os trabalhadores inscritos no OGMO nas atividades de bloco, de consertador e de vigia na data de vigência desta lei, deverão, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da publicação desta lei, optar pela função de estiva, de capatazia e de conferência.

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários que já estiverem inscritos no OGMO como multifuncionais manterão essa condição após a data de publicação desta lei.

CAPÍTULO III

DA EMPRESA PRESTADORA DE TRABALHO PORTUÁRIO – EPTP

Art. 118. Empresa prestadora de trabalho portuário – EPTP é a pessoa jurídica cuja atividade consiste na cessão de trabalhadores portuários para o exercício das tarefas portuárias de movimentação de cargas, nos portos públicos e privados.

§ 1º Para a atuação em operação portuária, a EPTP deverá se pré-qualificar como operador portuário, nos termos desta Lei.

§ 2º A EPTP só poderá utilizar trabalhador portuário certificado, nos termos da presente lei.

Art. 119. A empresa de prestação de trabalho portuário no porto público deverá ser habilitada perante a autoridade ou administração portuária e apresentar:

I – prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ); e

II – prova de possuir capital social de, no mínimo, R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Art. 120. A empresa prestadora de trabalho portuário contrata e remunera o trabalho realizado por seus trabalhadores, vinculados ou avulsos.

Parágrafo único. Não se configura vínculo empregatício entre os trabalhadores portuários, vinculados ou avulsos, e os sócios da EPTP e a empresa contratante.

Art. 121. A EPTP, quando fornecer mão de obra avulsa, elaborará a escala de trabalho e as folhas de pagamento dos trabalhadores avulsos, com a indicação do tomador do serviço e dos trabalhadores avulsos que participaram da operação, devendo prestar, com relação a estes, as seguintes informações:

I – o serviço realizado e os turnos trabalhados;

II – as remunerações pagas, devidas ou creditadas a cada um dos trabalhadores avulsos, registrando-se as parcelas referentes a:

a) repouso remunerado;

b) Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;

c) décimo terceiro salário;

d) férias remuneradas mais 1/3 (um terço) constitucional;

e) adicional de trabalho noturno;

f) adicional de trabalho extraordinário.

Art. 122. São deveres da EPTP:

I – proporcionar equilíbrio na distribuição das equipes e funções, visando à remuneração em igualdade de condições de trabalho, observada a qualificação individual e a requisição feita pelo contratante;

II – efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados pelo trabalhador portuário avulso, no prazo de 5 (cinco) dias após o término do serviço;

III – exhibir para os contratantes e para as fiscalizações competentes os documentos que comprovem o efetivo pagamento das remunerações devidas aos trabalhadores portuários, vinculados e avulsos; e

IV – fornecer os equipamentos de proteção individual – EPI e zelar pelo cumprimento das normas de segurança, higiene e saúde no trabalho.

Art. 123. A empresa contratante da EPTP responde subsidiariamente pela efetiva remuneração do trabalho contratado e é responsável solidária pelo recolhimento dos encargos fiscais e sociais, bem como das contribuições ou de outras importâncias devidas à Seguridade Social, no limite do uso que fizerem do trabalho avulso intermediado.

Parágrafo único. A EPTP não será considerada sucessora de OGMO.

CAPÍTULO IV

DA CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL E DO TREINAMENTO CONTINUADO

Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário no porto público será realizada pelo Senat, abrangendo avaliações física e psicológica, exame médico e curso de formação profissional.

Parágrafo único. O trabalhador portuário avulso sempre será qualificado e certificado como multifuncional.

Art. 125. A certificação emitida pelo Senat é requisito indispensável para o exercício da atividade de trabalhador portuário avulso e terá prazo de validade de 5 (cinco anos), contados da data da sua emissão, renovável sucessivamente por iguais períodos.

Art. 126. Aos trabalhadores que já possuíam registro e cadastro no OGMO na data de publicação desta lei, é assegurada a condição de trabalhador portuário avulso pelo prazo de 5 (cinco) anos, a contar da publicação desta lei, independentemente de certificação.

§ 1º Findo o prazo de 5 (cinco) anos, o trabalhador portuário avulso de que trata o *caput* deste artigo estará obrigado a comprovar a certificação profissional emitida pelo Senat para o exercício da atividade portuária, nos termos desta lei.

§ 2º Os trabalhadores referidos no *caput* deste artigo terão prioridade na contratação com vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público.

Art. 127. O terminal, o operador portuário, a EPTP e o OGMO devem assegurar ao trabalhador treinamento periódico de atualização, diretamente ou por meio do Senat.

Art. 128. Para fins de desenvolvimento dos cursos, treinamentos e certificação previstos nesta lei, os valores arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, serão destinados ao Senat para promover a certificação, o desenvolvimento, a capacitação e a atualização dos trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Os valores previstos no *caput* deste artigo serão aplicados pelo Senat no treinamento e aprimoramento dos trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos, assegurando a disponibilização de programas de desenvolvimento que atendam às necessidades do setor e garantam a formação profissional dos trabalhadores de acordo com as atualizações tecnológicas.

§ 2º É vedado ao Sest e ao Senat realizar arrecadações adicionais sobre o terminal, o operador portuário, a EPTP e o OGMO para a realização de cursos, treinamentos e certificações previstos nesta lei.

Art. 129. As contribuições de que tratam o art. 1º-A da Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, arrecadadas das empresas privadas e das empresas estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários e de administração e exploração de portos e instalações portuárias serão destinadas para o Serviço Social do Transporte – Sest, com base no percentual de 1% (um por cento), e para o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Senat, com base no percentual de 1,5% (um vírgula cinco por cento), calculados sobre as remunerações de todos os trabalhadores que atuam em tais atividades, com vínculo empregatício ou sob a modalidade de avulsos.

Art. 130. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil - RFB repassará ao Sest e ao Senat o produto das contribuições efetivamente arrecadadas, referidas nesta Lei.

Parágrafo único. Caberá ao Sest e ao Senat, juntamente com as Federações Nacionais, patronal e laboral, representativas dos respectivos setores, a gestão dos recursos mencionados no *caput* deste artigo e a comprovação, junto ao Tribunal de Contas da União, da sua aplicação nos termos previstos nesta lei.

TÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 131. 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; ou

II – utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto público, 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. 132. 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 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV – suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (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 e 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. 133. Apurada a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica no mesmo processo, 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. 134. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 135. 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 5 de junho de 2001.

TÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 136. As autoridades portuárias deverão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da vigência desta lei, constituírem-se sob a forma de empresa pública ou em empresa de economia mista, sob pena de extinção da delegação.

Parágrafo único. As autoridades portuárias delegadas deverão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, sendo permitida uma prorrogação devidamente justificada, contados da vigência desta lei, celebrar contrato de gestão com a União, por meio do Ministério competente.

Art. 137. 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.

Art. 138. As infraestruturas ferroviárias no interior do perímetro dos portos e instalações portuárias não se constituem em ferrovias autônomas e são administradas pela respectiva autoridade portuária ou autorizatário, dispensada a realização de outorga específica para sua exploração.

Parágrafo único. A Antaq e ANTT deverão atuar de forma integrada no exercício da regulação para, em especial:

I - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada em regime público, de modo a orientar e disciplinar o tráfego mútuo e o direito de passagem;

II - fiscalizar as atividades relacionadas às operações ferroviárias realizadas dentro do porto público e respectiva área de influência, à luz do uso eficiente da infraestrutura de transportes e do desenvolvimento da multimodalidade.

Art. 139. O inadimplemento pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a autoridade portuária e a Antaq, assim declarado em decisão final, 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* deste artigo, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

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

Art. 140. A Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º As contribuições de que tratam o [art. 1º do Decreto-Lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944](#), e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas privadas, estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de navegação marítima, fluvial ou lacustre e de serviços de dragagem, serão destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo, a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha, de acordo com a [Lei nº 1.658, de 4 de agosto de 1952](#).” (NR)

“Art. 1º-A. As contribuições de que tratam o [art. 1º do Decreto-lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944](#), e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas privadas, estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários; de dragagem e de administração e exploração de portos, serão transferidas para o Serviço Social do Transporte – Sest, com base no percentual de 1% (um por cento), e para o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Senat, com base no percentual de 1,5% (um vírgula cinco por cento), sobre as remunerações de todos os trabalhadores que atuam nessas atividades, com vínculo empregatício, sob qualquer forma de contratação, ou sob a modalidade de avulsos.”

“Art. 3º Serão repassados:

I – à Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha o produto das contribuições efetivamente arrecadadas referidas no art. 1º desta lei, para aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo; e

II – ao Sest e ao Senat o produto das contribuições efetivamente arrecadadas referidas no art. 1º-A desta lei.

Parágrafo único. Caberá à Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha e ao Sest e ao Senat a gestão dos recursos recebidos na forma dos arts. 1º e 1º-A desta lei, respectivamente, e a comprovação, junto ao Tribunal de Contas da União, da sua aplicação.” (NR)

Art. 141. A Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º Compete ao Sest , atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à promoção social, notadamente nos campos da alimentação, saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho:

I – do trabalhador em transporte rodoviário;

II – do transportador autônomo; e

III – do trabalhador:

a) de serviços portuários; e

b) de administração e exploração de portos e instalações portuárias.

Parágrafo único. As atividades mencionadas no caput serão disponibilizadas gratuitamente pelo Sest para os trabalhadores das atividades portuárias.” (NR)

“Art. 3º Compete ao Senat, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à aprendizagem, notadamente nos campos de preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional:

I – do trabalhador em transporte rodoviário;

II – do transportador autônomo; e

III – do trabalhador:

a) de serviços portuários; e

b) de administração e exploração de portos e instalações portuárias.

.....

§ 3º As competências mencionadas no presente artigo, em relação aos trabalhadores portuários avulsos, serão exercidas com subordinação às competências do órgão gestor de mão de obra – Ogmo, previstas na lei.

§ 4º As atividades mencionadas no caput deste artigo serão disponibilizadas gratuitamente pelo Senat, para trabalhador das atividades portuárias.” (NR)

“Art. 5º.....

.....

§ 1º Os órgãos da estrutura organizacional do Sest e do Senat constantes do caput deste artigo serão integrados por um representante da Federação Nacional das Operações Portuárias – Fenop e um representante das Federações Nacionais ou da Confederação Nacional de trabalhadores portuários.

§ 2º Deverão ser previstas vagas para a representação da atividade econômica portuária nos cargos de direção da estrutura organizacional do Sest, do Senat e da CNT, a serem exercidas pela Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP.” (NR)

“Art. 6º.....

.....

V – um representante da Fenop;

VI – um representante das Federações Nacionais ou da Confederação Nacional de trabalhadores portuários.

.....

§ 2º O conteúdo pedagógico, os programas de treinamentos e as qualificações voltados aos trabalhadores portuários, serão definidos e geridos conforme as deliberações dos representantes mencionados nos incisos V e VI deste artigo, que emitirão parecer em separado sobre a prestação de contas anual resultante.

§ 3º Na ausência de posicionamento das entidades previstas no § 1º deste artigo, prevalecerão as deliberações da sessão portuária da CNT.” (NR)

“Art. 7º As rendas para manutenção do Sest e do Senat serão compostas:

.....

VI – pelas contribuições mensais compulsórias arrecadadas das empresas privadas, das empresas estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários, de dragagem e de administração e exploração de portos e instalações portuárias, nos termos do art. 1º-A da Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, calculadas sobre o montante da remuneração paga pelos estabelecimentos contribuintes a todos os seus empregados, contratados sob qualquer forma prevista na legislação, inclusive com vínculo empregatício ou avulsos, e recolhidas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil - RFB, destinadas ao atendimento de:

- a) trabalhadores do setor portuário;
- b) trabalhadores empregados nas administrações ou atividades afins dos portos e instalações portuárias; e
- c) trabalhadores envolvidos em atividades portuárias que prestam serviços para empresas contribuintes para o Sest e o Senat;

.....

§ 1º A arrecadação e fiscalização das contribuições previstas nos incisos I, II e VI deste artigo serão feitas pela RFB, podendo, ainda, ser recolhidas diretamente ao Sest e ao Senat, através de convênios.

§ 2º As contribuições a que se referem os incisos I, II e VI deste artigo ficam sujeitas às mesmas condições, prazos, sanções e privilégios, inclusive no que se refere à cobrança judicial, aplicáveis às contribuições para a Seguridade Social arrecadadas pela RFB.” (NR)

“Art. 8º As receitas do Sest e do Senat, de que tratam os incisos I a V do art. 7º desta lei, deduzidos 10% (dez por cento) a título de taxa de administração superior a cargo da CNT, serão aplicadas em benefício dos trabalhadores em transportes rodoviário, dos transportadores autônomos, dos seus familiares e dependentes, dos seus servidores, bem como dos trabalhadores de outras modalidades de transporte, que venham a ser a eles vinculados por meio de legislação específica.

Art. 8º-A. Sobre o montante das receitas recebidas pelo SEST e SENAT, arrecadadas de atividade econômica portuária, conforme previsto no inciso VI do artigo 7º., o valor resultante da parcela de 10%, mencionada no presente artigo, será repassado pelo SEST e SENAT, conforme a seguir:

I - 50% (cinquenta por cento) para a CNT; e

II - 50% (cinquenta por cento) para a Fenop.” (NR)

Art. 142. Acrescente-se o seguinte § 3º ao art. 3º da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996:

“Art. 3º

.....

§ 3º Excepcionalmente, a receita auferida pela tarifa portuária poderá ser investida em projetos situados fora da área do porto público, desde que previamente aprovados pelo poder concedente.” (NR)

Art. 143. Acrescente-se o seguinte inciso VI ao art. 3º, da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001:

“Art. 3º

.....

VI – promover colaboração técnica com os Municípios contemplados com a instalação de portos ou instalações portuárias, com objetivo de mitigar eventuais impactos na mobilidade urbana e gerar incremento na qualidade de vida em seu território.” (NR)

Art. 144. A Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 10-A Para fins de licenciamento ambiental, não se considera fragmentação indevida da licença ambiental o desmembramento de uma licença existente em licenças com escopo menor, a fim de individualizar responsabilidades de diferentes agentes atuantes no setor portuário.

Art. 10-B Não cabe majoração de condicionantes ambientais nos processos de licenciamento ambiental quando o desmembramento da licença ambiental existente ou a alteração de sua titularidade não provocar incremento dos impactos ambientais do empreendimento ou atividade licenciada.”

Art.145. A Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

.....

§ 1º Os órgãos de defesa da concorrência são responsáveis pela aplicação da legislação de defesa da concorrência nos setores regulados, incumbindo-lhes a análise de atos de concentração, bem como a instauração e a instrução de processos administrativos relacionados às condutas praticadas pelos agentes regulados para apuração de infrações contra a ordem econômica.

§ 2º Os órgãos de defesa da concorrência poderão solicitar às agências reguladoras pareceres técnicos relacionados a seus setores de atuação, os quais serão utilizados como subsídio à análise de atos de concentração e à instrução de processos administrativos relacionados às condutas potencialmente anticoncorrenciais praticadas pelos agentes regulados.

§ 3º O Cade não poderá iniciar processo administrativo, nos termos do inciso III do art. 48 da Lei nº 12.529/, de 30 de novembro de 2011, antes de oficiar as agências reguladoras, quando se tratar de atos das agências denunciados por potencialmente produzir pelo menos um dos efeitos definidos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 4º As agências reguladoras e o Cade deverão estabelecer, por meio de Acordo de Cooperação Técnica, procedimentos e prazos que promovam consensualidade e convergência regulatória, antes da abertura de processo administrativo estabelecido no artigo 48, III da Lei nº 12.529, de 2011." (NR)

"Art. 28. Sem prejuízo de suas competências legais, o Cade notificará a agência reguladora do teor da decisão sobre condutas potencialmente anticompetitivas dos agentes regulados cometidas no exercício das atividades reguladas, bem como das decisões relativas a atos de concentração julgados por aquele órgão, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas após a publicação do respectivo acórdão, para que sejam adotadas as providências legais." (NR)

"Art. 28-A. As agências reguladoras listadas no art. 2º desta Lei poderão consultar o Cade, por meio do Departamento de Estudos Econômicos, para a avaliação de atos administrativos que possam gerar pelo menos um dos efeitos descritos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 1º A resposta do Cade deverá deixar claro, alternativamente, que:

I – não considera o ato com potencial de produzir pelo menos um dos efeitos definidos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011;

II – recomenda alterações no ato administrativo, diante da potencialidade da produção de pelo menos um dos efeitos definidos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei 12.529, de 30 de novembro de 2011;

§ 2º Nos termos do artigo 26 § 3º desta lei, a resposta das agências reguladoras aos questionamentos do Cade deverá deixar claro que o ato questionado não tem potencial de produzir os efeitos definidos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei 12.529, de 30 de novembro de 2011.

Art.146. A Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 18-A. O Departamento de Estudos Econômicos poderá promover a concorrência em órgãos de governo e de estado conforme os incisos I a VIII do art. 19 desta Lei quando provocado pelas Agências Reguladoras.”

Art.147. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

I -

.....

n) para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras; inclusive para obras visando a descarbonização dos portos; e (NR)

o) às empresas estatais não dependentes do setor portuário para realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, e de seus acessos terrestres e aquaviários, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;

.....” (NR)

Art. 148. A Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1988, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 18.

.....

.....

§ 6º B – O espaço físico em águas públicas, a que se refere o § 2º, na área da poligonal do porto público será gerido e cedido diretamente pela autoridade portuária; quando integrar poligonal de portos privados, porto de pequeno porte ou estação de transbordo de mercadorias, a cessão se dará diretamente pela Antaq.” (NR)

Art. 149. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 27.

.....
.....
XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, terminais retroportuários alfandegados e terminais de contêineres vazios;

.....
XXXII - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços e/ou armazenagem terminais retroportuários alfandegados e terminais de contêineres vazios, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurado os direitos dos usuários a melhor contraprestação dos serviços e tratamento adequado.”

.....” (NR)

Art.150. Revoga-se a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

Art. 151. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em 23 de outubro de 2024.

Ministro Douglas Alencar Rodrigues

Presidente

Desembargador Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira

Relator Geral