

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE DIREITO

CARLOS CÉSAR SANTOS JÚNIOR

**IMPACTOS DA LEI 12.815/2013 NA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS
BRASILEIROS: forma de exploração e regulação do trabalho portuário**

São Luís
2016

CARLOS CÉSAR SANTOS JÚNIOR

**IMPACTOS DA LEI 12.815/2013 NA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS
BRASILEIROS: forma de exploração e regulação do trabalho portuário**

Monografia apresentada ao curso de Direito da
Universidade Federal do Maranhão – UFMA, para
obtenção de grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof.^a. Dra. Lucyléa Gonçalves
França.

São Luís
2016

Santos Júnior, Carlos César

Impactos da Lei 12.815/2013 na modernização dos portos brasileiros: forma de exploração e regulação do trabalho portuário / Carlos César Santos Júnior. – São Luís, 2016.

80f.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Lucyléa Gonçalves França.

Monografia (Graduação) – Universidade Federal do Maranhão, Curso de Direito, 2016.

1. Lei de modernização dos portos. 2. Regime de exploração. 3. Regime da mão de obra. I. Título.

CDU 347.79:627.2

CARLOS CÉSAR SANTOS JÚNIOR

**IMPACTOS DA LEI 12.815/2013 NA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS
BRASILEIROS: forma de exploração e regulação do trabalho portuário**

Monografia apresentada ao curso de Direito da
Universidade Federal do Maranhão – UFMA, para
obtenção de grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof.^a. Dra. Lucyléa Gonçalves França.

Aprovado em: __/__/____

Orientadora: Prof.^a. Dra. Lucyléa Gonçalves França
Universidade Federal do Maranhão

(Membro da Banca Examinadora)
Universidade Federal do Maranhão

(Membro da Banca Examinadora)
Universidade Federal do Maranhão

Dedico esta monografia ao meu filho Miguel e á minha esposa Mayara que em nenhum momento mediu esforços para realização dos meus sonhos, que me deu força e coragem para que eu seguisse em frente, o respeito e resiliência, essenciais à vida. Mostrando-me que devemos sempre lutar pelo que queremos. Sou extremamente feliz e tenho muito orgulho por chamá-la de esposa e agradeço pela família que juntos estamos formando.

AMO VOCÊS!

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, por todas as bênçãos recebidas.

A toda a minha família, em especial às minhas Mães: Sônia Salomão, Terezinha Salomão e Jacirema Santos, ao meu pai Carlos César, aos meus dois irmãos: Juarez Aquino e Carlyson Patrick, minhas tias: Nita Aquino e Simone Aquino. Agradeço a todos vocês que foram formadores do meu caráter, me educaram e deram todas as condições para enfrentar as etapas da vida.

A Mayara Muniz, minha esposa, pela força, dedicação e cumplicidade. Amo-te!

Ao meu filho Miguel Chidiack, recém-chegado a este mundo, mas que já transformou imensamente o meu coração em um lugar mais fraterno e cheio de amor.

A todos os educandos e professores do curso, que de muitas formas transmitiram seus conhecimentos e me apoiando e ensinando muito além da sala de aula, ensinaram para a vida. Todos vocês se dispuseram a contribuir com esta caminhada. Em especial aos professores: Valéria Montenegro, Paulo Velten, Eliana Rodrigues, Raimundo Campos, Cássius Chai, Caldas Furtado e em especial ao Có-orientador Saulo Gomes e principalmente à minha orientadora Lucyléa França pela paciência e orientação no desenvolvimento deste trabalho.

Aos meus amigos e companheiros de sala de aula que me apoiaram com suas palavras de incentivo e conforto, fazendo-me sentir seguro diante de situações conturbadas.

Aos secretários de curso, pela presteza, resoluções e caminhos indicados, vocês tornaram minha vida acadêmica mais branda.

A UFMA por me tornar um homem e um profissional melhor.

Enfim as todas as pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para o desenvolvimento deste caminho acadêmico e deste trabalho.

“O único fim dos tribunais é o de manter a
sociedade no seu estado atual”.

Leon Tolstoi.

RESUMO

Este trabalho foi desenvolvido com o objetivo de demonstrar os impactos da Lei 12.815/2013 na Modernização dos Portos Brasileiros relacionado aos aspectos de forma de exploração e da regulação do trabalho portuário. O estudo foi desenvolvido através de análise documental, da interpretação da legislação e das observações feitas, com a finalidade de identificar e analisar a efetividade da nova lei dos portos sob duas vertentes: o regime de exploração e a exploração da mão de obra portuária. Neste panorama, buscou-se explorar a Lei 12.815/2013, suas características e sua adequação à realidade econômica no Brasil.

Palavras Chaves: Lei de modernização dos portos. Regime de exploração. Regime da mão de obra.

ABSTRACT

This work was developed with the objective of demonstrating the impact of Law 12.815 / 2013 in the Modernization of Brazilian Ports Related Aspects of AOS form of Exploration and Regulation of Port Work . The study was developed through documental analysis, the interpretation of the legislation and the observations made, in order to identify and analyze the effectiveness of the new law Ports Two Strands hiccup : the Operating system and the Exploitation of the Port manpower . In this panorama, sought -If Explore the Law 12.815 / 2013, its characteristics and suitability for Economic Reality in Brazil.

Key words: Port Modernization Act. Operating System. Manpower Regime.

LISTA DE ABREVIATURAS

ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviário

DNPN - Departamento Nacional de Portos e Navegação

DNPRC - Departamento Nacional de Portos e Navegação em Departamento Nacional

DNTA - Departamento Nacional de Transportes Aquaviários

MP - Medida Provisória

MINFRA - Ministério da Infraestrutura

OGMO - Órgão de Gestão de Mão de Obra

PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

PORTOBRAS - Empresa de Portos do Brasil S/A

de Portos, Rios e Canais

SEP/PR - Secretaria Especial de Portos da Presidência da República

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Os portos nas constituições brasileiras anteriores a 1988. (p. 18)

Tabela 2: Modelos de administração portuária. (p. 32)

Tabela 3: Instrumento jurídico de exploração. (p. 33)

Tabela 4: Comparativo dos instrumentos jurídicos de exploração. (p. 34)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 HISTÓRIA PORTUÁRIA BRASILEIRA.....	13
2 TRATAMENTO CONSTITUCIONAL COM RELAÇÃO À ATIVIDADE PORTUÁRIA.....	18
2.1 HISTÓRICO DA ABORDAGEM CONSTITUCIONAL COM RELAÇÃO AOS PORTOS BRASILEIROS	18
2.2 A REGULAÇÃO CONSTITUCIONAL DA ATIVIDADE PORTUÁRIA.....	20
2.3 ATIVIDADE PORTUÁRIA – SERVIÇO PÚBLICO OU REGIME CONCORRENCIAL	21
3 ESTUDO SOBRE A LEI 12.815/2013	23
3.1 CENÁRIO PORTUÁRIO QUE CULMINOU NA NOVA LEI DOS PORTOS	23
3.2 ENTENDENDO A LEI DOS PORTOS – LEI 12.815/2013	26
4 ESTUDO SOBRE AS MODIFICAÇÕES NA FORMA DE EXPLORAÇÃO ADVINDAS DA LEI 12.815/2013.....	29
4.1 MODELOS DE EXPLORAÇÃO.....	30
4.2 REGULAÇÃO DA FORMA DE EXPLORAÇÃO NA LEI 12.815/20013	32
5 ESTUDO SOBRE O TRABALHO PORTUÁRIO	35
5.1 O OGMO.....	38
5.2 EVOLUÇÃO LEGISLATIVA SOBRE O TRABALHO PORTUÁRIO NO BRASIL ATÉ A PROMULGAÇÃO DA LEI 12.815/2013.....	39
5.3 RESULTADOS DA REGULAÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO	41
CONCLUSÃO	45
REFERÊNCIAS.....	48
ANEXOS	

INTRODUÇÃO

Portos são áreas destinadas ao atracamento de barcos e navios e com pessoal e serviços necessários ao carregamento e descarregamento de carga e ao estoque temporário destas cargas, bem como instalações para o movimento de pessoas e carga ao redor do setor portuário, e em alguns casos, terminais designados para acomodar passageiros.

Era possível identificar no final dos anos 1990 uma considerável melhoria e o início de um processo de modernização no sistema portuário advindos da implementação da Lei 8630/1993.

Nesta fase, houve a criação da agência reguladora do setor a ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2001), esta tinha por objetivo principal fiscalizar e regular a exploração da infraestrutura aquaviária brasileira.

No ano de 2007 com a criação da Secretaria Especial de Portos, hoje Secretaria de Portos, que retirou o sistema portuário de um plano inferior, quando era apenas um setor do Ministério dos Transportes, dando-lhe o status de Ministério com uma visão estratégica e desenvolvimentista.

Os portos em geral são norteados por políticas integradas de qualidade, meio ambiente, segurança e saúde no trabalho, a fim de satisfazer o corpo de trabalho e os seus clientes.

O Brasil possui atualmente ao longo da sua costa (cerca de oito mil quilômetros) e de suas vias interiores economicamente navegadas (cerca de vinte e dois mil quilômetros), um sistema portuário formado por 37 (trinta e sete) Portos Organizados Públicos e 169 (cento e sessenta e nove) Terminais Portuários Privados, segundo dados disponíveis no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para o ano de 2015.

A Lei de Modernização dos Portos de 2013 trouxe como enfoque principal a proposta de reorganizar e modernizar o complexo econômico estrutural dos portos brasileiros, objetivando torna-los mais eficientes e lucrativos.

A nova legislação coloca os portos brasileiros diante de grandes desafios práticos e jurídicos, dentre eles: reformular o sistema de gerenciamento de operações e de mão-de-obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas, e, principalmente, aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações.

O presente trabalho monográfico possui como objetivo geral demonstrar os impactos da Lei 12815/2013 na Modernização dos Portos Brasileiros.

Os objetivos específicos são, analisar a lei 12815/13, fornecer subsídios para proporcionar o melhor entendimento das inovações trazidas pela Lei 12815/13, avaliar se a legislação infraconstitucional se esta está direcionada á garantir a aplicabilidade da lei 12815/13, contribuir para o entendimento dos desafios do setor portuário, dentro de uma abordagem crítica das estruturas funcionais dos portos, relacionar os objetivos alcançados com as problemáticas enfrentadas na implantação da Lei 12815/13.

A estrutura portuária representa papel de destaque estratégico no desenvolvimento de um país, estudos apontam que cerca de 95% das mercadorias comercializadas além fronteira, entram via operação portuária.

Este trabalho pretende apresentar a efetiva implementação da nova lei dos portos, evidenciando os impactos da Lei 12815/2013 na modernização dos portos brasileiros.

A partir dessas colocações, levanta-se o seguinte problema: quais foram os impactos da lei 12815/13 para a modernização dos portos brasileiros se esta, efetivamente trouxe mudanças positivas para a administração portuária brasileira?

Esta monografia será dividida em 4 (quatro) capítulos. No primeiro capítulo será apresentado um breve histórico a cerca da Lei de Modernização dos Portos; o segundo capítulo trata do tratamento constitucional com relação à atividade portuária, sua a historicidade e a definição constitucional se um serviço público ou privado (concorrencial); o terceiro traz um estudo geral sobre a Lei de Modernização dos Portos, apresentando o cenário que levou à promulgação da Lei 12.815/2013 e explica de forma agrupada os artigos da referida lei.

O quarto capítulo versará sobre as inovações advindas da Lei 12.815/2013 com relação à forma de exploração dos Portos, bem como a apresentação dos modelos de exploração portuária; por fim, no quinto teremos uma explanação geral sobre a exploração da mão de obra portuária, a apresentação do Órgão de Gestão de Mão de Obra – OGMO, a evolução legislativa e os resultados da regulação da nova Lei dos Portos com relação ao trabalho portuário.

1 HISTÓRIA PORTUÁRIA BRASILEIRA

A história dos portos brasileiros tem seu início com instalações rudimentares da época do descobrimento até as atuais instalações de grandes complexos e terminais especializados.

Antes da vinda da família real portuguesa para o Brasil (1808) os portos brasileiros surgiram por consequência da comercialização de armas e mercadorias, bem como a movimentação de pessoas entre colônia e metrópole.

Estes portos comercializavam oficialmente apenas com sua Metrópole (Portugal), porém, em 1808, com a vinda da Família Real Portuguesa e a promulgação da Carta Régia, por Dom João VI, houve a primeira mudança significativa na sua forma de exploração, ou seja, “abertura dos portos às nações amigas” com o objetivo de intensificar a exportação de madeira, ouro e outras riquezas naturais, e importação de produtos manufaturados, bem como facilitar o tráfico de escravos.

De Oliveira e Ricúpero (2007, p. 125) descrevem que o fim do período colonial e liberdade econômica internacional do império brasileiro, os negócios internacionais, principalmente com a Inglaterra, cenário este que alavancou o desenvolvimento, tanto ao longo da costa, quanto das vias navegáveis de estruturas portuárias, a figura dos ancoradouros, sob o regime de permissão.

A evolução e caracterização da exploração da atividade portuária no Brasil apresentam como marco inicial, “primeira fase”. Fase esta caracterizada pelo surgimento das primeiras concessões para exploração das atividades portuárias, inserção do Brasil no mercado mundial, a extinção do monopólio do comércio da colônia de Portugal e privatização dos portos organizados (Santos) em 1888.

Conforme De Oliveira e Ricúpero (2007, p 157-164) o fim do período colonial e a instituição da liberdade econômica internacional do império brasileiro, fizeram as trocas internacionais do Brasil, principalmente com a Inglaterra, apresentarem-se crescentes, o que fez proliferar, ao longo da costa brasileira e vias internas navegáveis, a figura dos ancoradouros sob o regime de permissão.

Por entender os portos como estratégicos para a economia, a Coroa portuguesa, criou em 1810 os postos alfandegados, com o objetivo de taxar as mercadorias movimentadas.

Antes de 1822 os portos no Brasil estavam sob responsabilidade das Câmaras Municipais e a partir da Independência do Brasil esta responsabilidade passou à Intendência da Marinha, dentro do Ministério da Marinha. Em 1845, após a criação da Capitania dos Portos, esta se tornou responsável pelo policiamento e melhoramento dos portos do Brasil até o ano de 1873 onde a responsabilidade foi assumida pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Ainda no ano de 1846 foi organizada a Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia no porto de Niterói, pelo Visconde de Mauá, com vistas a proporcionar a cabotagem na costa brasileira e de linhas para a América do Norte, Atlântico Sul e Europa.

Tal ação provocou o a intensificação do comércio brasileiro e no ano de 1869, logo após a inauguração da ferrovia “São Paulo Railway” (com vistas a facilitar o escoamento do café), e através do Decreto nº 1746, também conhecido como “Lei das Docas” foi promulgada a primeira lei de concessão à exploração dos portos para a iniciativa privada.

Para Honorato (2002, p. 161-176) infere que o governo imperial aprovou a resolução da assembleia nacional que previa a concessão à iniciativa privada a exploração dos portos organizados. Fato este justificado pelo incremento de movimentação proporcionado pela ação do Visconde de Mauá, anteriormente citada.

Já no ano de 1888 (período republicano) o porto de Santos foi o primeiro a ser privatizado pelas ações proporcionadas pela abertura de concorrência para privatização dos portos. Momento no qual os investimentos no porto de Santos começaram a se intensificar.

Onde se tinha uma estrutura arcaica e de baixa capacidade de atracação, formada por trapiches e pontes, deu-se lugar a um cais, o que permitia a atracação de navios de maior calado (maior capacidade), requerendo maiores profundidades. O que aconteceu na verdade foi o início do período de privatização dos portos em vista de aumento dos investimentos de modernização e estruturação dos portos organizados.

Silva (2002, p.157-163) partiu do pressuposto de que a atividade portuária não era considerada, à época, um serviço público, era, pois, considerado uma atividade privada controlada pelo Governo. Exploração esta regulada em Lei, onde era firmado um contrato, regulado em Lei, reconhecendo ao particular o direito de

explorar o porto, por ele construído ou melhorado, por certo tempo, ao final do qual o patrimônio seria revertido à união.

A concessão inicialmente determinava o prazo de 39 anos com permissão da exploração dos portos, porém o volume de negócios com o exterior e o proporcional aumento no volume de investimentos, exigiu uma ampliação no prazo inicial, passado de 39 anos para 90 anos. Medida tomada para que houvesse tempo hábil para retorno dos investimentos.

Na década de 1911 foi criada a Inspeção Federal dos Portos, Rios e Canais e a Inspeção Federal de Navegação, pelo Decreto nº 9.078/1911. Estas duas instituições mantiveram-se independentes até o ano de 1932, momento no qual foram unidas com a criação do Departamento Nacional de Portos e Navegação, através do Decreto nº 23.607/1932.

Em 1922, aprovado o Regulamento dos Portos Organizados (Decreto nº 15693/1922). Este regulamento reconheceu os portos do Rio de Janeiro, Salvador, Santos, Recife, Belém, Vitória e Manaus como portos organizados. Este período foi caracterizado pelo início da nacionalização do assunto portuário, ou seja, houve a centralização da tomada de decisões.

Já a primeira reforma, com vistas a regulação da exploração sistema portuário instalado no Brasil ocorreu na década de 1930 no governo de Getúlio Vargas. O “Estado Novo” trazia uma proposta estatizante e os portos foram pontuados como “fator de desenvolvimento econômico”, agora sob controle estatal e nesta época ocorreu a maior regulação da atividade portuária.

O período da Ditadura Militar – a partir de 1964 o enfoque tratou a ser a segurança portuária, sem o objetivo de desenvolvimento nas áreas de movimentação portuária e avanços tecnológicos das operações.

Ainda em 1975, ainda no período da Ditadura, houve a criação da Empresa de Portos do Brasil – PORTOBRÁS, sociedade de economia mista, por meio da Lei n. 6.222/1975, onde a União passou a se ocupar da exploração de todos os segmentos da atividade portuária.

A empresa figurou como representante da vontade do Governo em centralizar a administração dos portos, ideal surgido no Estado Novo e intensificado na Ditadura Militar, consolidando-se assim o modelo de monopólio estatal sobre o Sistema Portuário Nacional, a ela competia não apenas construir e administrar, mas também operar os portos brasileiros.

Assim sendo, a organização dos portos brasileiros se pautava pelo modelo do Service Port, no qual um mesmo ente (a PORTOBRÁS) se encarrega da administração da infraestrutura e da superestrutura e da exploração da operação portuária (PAREDES, 2007, p. 35).

No ano de 1990 houve a extinção da PORTOBRAS, por força da Lei nº 8029/90, durante o mandato do presidente Fernando Collor de Mello, essa dissolução trouxe consequências desastrosas. Um enorme vazio institucional tomou conta do setor portuário brasileiro e com isso uma rápida e voraz deterioração dos portos brasileiros.

Este cenário convergiu para a aprovação da Lei 8.630/1993, a “Lei de Modernização dos Portos”, lei esta que buscava alavancar o sistema portuário brasileiro, principalmente com ações de descentralização do poder estatal sobre os portos e exigindo um processo de modernização das instalações, das relações com a mão de obra portuária e outros investimentos de otimização de recursos materiais e financeiros.

A lei de modernização dos portos ficou conhecida como o marco da fase de o aumento da participação privada na exploração da atividade portuária, que pode ser caracterizado pela:

- quebra do monopólio estatal nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos que passam a ser realizados por empresas privadas, mediante sua qualificação como operadores portuários;
- quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores avulsos no fornecimento e escalação da mão-de-obra para as operações portuárias, com a constituição dos Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra (OGMO);
- implantação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP);
- reestruturação do papel das Autoridades Portuárias;
- movimentação de cargas de terceiros em terminais de uso privativo misto; e
- concessão de áreas e instalações portuárias, por meio de contratos de arrendamento, para empresas privadas, agora mediante licitação.

Já sob o governo de Fernando Henrique Cardoso, em 2001, tivemos a criação da Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, agência reguladora do setor, cujo principal objetivo é de fiscalizar e regular a exploração da infraestrutura aquaviária brasileira.

No ano de 2007 houve a criação da Secretaria Especial de Portos - SEP, hoje Secretaria de Portos, que deu ao setor portuário o status de Ministério, ou seja, deixando de ser apenas um setor do Ministério dos Transportes, tendo assim uma visão mais estratégica e desenvolvimentista.

No ano de 2012 o poder executivo editou a Medida Provisória nº 595, transformada na Lei nº 12.815/2013, que apesar de revogar a Lei anterior, não alterou de forma drástica àquela Lei, aproveitando-se de várias de suas disposições.

2 TRATAMENTO CONSTITUCIONAL COM RELAÇÃO À ATIVIDADE PORTUÁRIA

2.1 HISTÓRICO DA ABORDAGEM CONSTITUCIONAL COM RELAÇÃO AOS PORTOS BRASILEIROS

A elaboração da base constitucional brasileira, ao longo do tempo, é claramente regida pela decorrência dos fatos históricos anteriormente descritos, o inverso também é verdadeiro, pois na elaboração das Cartas Magnas, buscava-se solucionar as adversidades no cenário nacional e imbróglis nas relações internacionais.

Antes de adentrarmos na análise da base constitucional vigente, assunto do próximo capítulo, apresentaremos um quadro resumo de como das constituições brasileiras anteriores à CF/88, conforme segue:

Tabela 1: Os portos nas constituições brasileiras anteriores a 1988

CONSTITUIÇÃO POLITICA DO IMPERIO DO BRAZIL (DE 25 DE MARÇO DE 1824)	Art. 15. E' da attribuição da Assembléa Geral
	XII. Conceder, ou negar a entrada de forças estrangeiras de terra e mar dentro do Império, ou dos portos d'elle.
CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL (DE 24 DE FEVEREIRO DE 1891)	Art 8º - É vedado ao Governo federal criar, de qualquer modo, distinções e preferências em favor dos portos de uns contra os de outros Estados.
	Art 34 - Compete privativamente ao Congresso Nacional:
	5º regular o comércio internacional, bem como o dos Estados entre si e com o Distrito Federal, alfandegar portos, criar ou suprimir entrepostos;
	Art.34 - Compete privativamente ao Congresso Nacional: 5º legislar sobre o commercio exterior e interior, podendo autorizar as limitações exigidas pelo bem publico, e sobre o alfandegamento de portos e a criação ou suppressão de entrepostos;
CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL (DE 16 DE JULHO DE 1934)	Art 5º - Compete privativamente à União:
	VIII - explorar ou dar em concessão os serviços de telégrafos, radiocomunicação e navegação aérea, inclusive as instalações de pouso, bem como as vias-férreas que liguem diretamente portos marítimos a fronteiras nacionais, ou transponham os limites de um Estado;
	XIX - legislar sobre:
	e) regime de portos e navegação de cabotagem, assegurada a exclusividade desta, quanto a mercadorias, aos navios nacionais;
	Art 18 - É vedado à União decretar impostos que não sejam uniformes em todo o território nacional, ou que importem distinção em favor dos portos de uns contra os de outros Estados.
	Art 91 - Compete ao Senado Federal:
	1 - colaborar com a Câmara dos Deputados na elaboração de leis sobre: h) regime de portos; navegação de cabotagem e nos rios e lagos do domínio da União;
CONSTITUIÇÃO DOS	Art 15 - Compete privativamente à União:

ESTADOS UNIDOS DO BRASIL (DE 10 DE NOVEMBRO DE 1937)	VII - explorar ou dar em concessão os serviços de telégrafos, radiocomunicação e navegação aérea, inclusive as instalações de pouso, bem como as vias férreas que liguem diretamente portos marítimos a fronteiras nacionais ou transponham os limites de um Estado;
	Art 34 - É vedado à União decretar impostos que não sejam uniformes em todo território nacional, ou que importem discriminação em favor dos, portos de uns contra os de outros, Estado.
	Art 54 - Terá início no Conselho Federal a discussão e votação dos projetos de lei sobre:
	c) regime de portos e navegação de cabotagem
	Art 149 - Os proprietários armadores e comandantes de navios nacionais, bem com os tripulantes, na proporção de dois terços devem ser brasileiros natos, reservando-se também a estes a praticarem das barras, portos, rios e lagos.
CONSTITUIÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL (DE 18 DE SETEMBRO DE 1946)	Art 5º - Compete à União:
	XII - explorar, diretamente ou mediante autorização ou concessão, os serviços de telégrafos, de radiocomunicação, de radiodifusão, de telefones interestaduais e internacionais, de navegação aérea e de vias férreas que liguem portos marítimos a fronteiras nacionais ou transponham os limites de um Estado;
	XV - legislar sobre
	i) regime dos portos e da navegação de cabotagem;
	Art 17 - A União é vedado decretar tributos que não sejam uniformes em todo o território nacional, ou que importem distinção ou preferência para este ou aquele porto, em detrimento de outro de qualquer Estado.
	Art 28 - A autonomia dos Municípios será assegurada:
	§ 2º - Serão nomeados pelos Governadores dos Estados ou dos Territórios os Prefeitos dos Municípios que a lei federal, mediante parecer do Conselho de Segurança Nacional, declarar bases ou portos militares de excepcional importância para a defesa externa do País.
CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1967	Art 8º - Compete à União:
	XV - explorar, diretamente ou mediante autorização ou concessão:
	d) as vias de transporte entre portos marítimos e fronteiras nacionais ou que transponham os limites de um Estado, ou Território.

Fonte: Próprio autor.

Na observância do quadro, constata-se que nas primeiras constituições (1824 e 1891), os dispositivos versavam principalmente pela segurança, incidência de impostos e alguma competência para legislar. As Constituições a partir de 1934 determinaram a competência exclusiva da União em legislar assuntos relativos à exploração da atividade portuária e outros dispositivos que visavam a regulação de acordo a realidade mundial da época.

2.2 A REGULAÇÃO CONSTITUCIONAL DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

A Constituição Federal brasileira traz alguns dispositivos que vislumbram a regulação da atividade portuária. Em seu artigo 20, alínea “c” define os bens da união; no artigo 21, inciso XII, alínea “f”, define a competência da União para explorar a atividade portuária; no artigo 22, a competência para legislar; e por fim em seu artigo 144, parágrafo primeiro, inciso III, determina a Polícia Federal com competente para exercer suas funções de polícia nos portos, conforme segue:

Art. 20. São bens da União:

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;

Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

[..]

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

A Carta Magna não salvaguarda a competência da União apenas aos serviços desempenhados em portos, e sim à toda atividade relacionada a portos como de titularidade federal.

A lide com a atividade portuária requer o desenvolvimento de funções extremamente peculiares e intrínsecas ao setor. O porto é configurado como sujeito de direito, usualmente reconhecido como pessoa jurídica, composta por patrimônio próprio, titular de relações jurídicas e dotado de direitos e obrigações.

A exploração de um porto envolve um conjunto de atribuições, competências, poderes, encargos de diversas naturezas, com extensão e objeto muito peculiares. Em primeiro lugar, o “porto” se configura como um sujeito de direito. Usualmente, o porto é estruturado como uma pessoa jurídica, investida em patrimônio próprio, titular de relações jurídicas e dotado de direitos e obrigações.

Essa pessoa jurídica poderá ser titular de personalidade jurídica de direito público ou de direito privado. Há portos que são organizados como autarquias. Outros portos são pessoas jurídicas de direito privado, integrantes da administração indireta.

Mas, além do porto, existem os serviços portuários (em sentido amplo). O desempenho desses serviços pressupõe atividades de distinta natureza. Sob o prisma econômico, não seria incorreto afirmar que o porto é uma unidade complexa, que envolve a organização de fatores da produção e o exercício de poderes regulatórios de diversa natureza.

A existência do porto depende de um conjunto de bens, que compõem uma infraestrutura indispensável. Assim, podem ser referidos o canal de acesso, o cais e as áreas anexas. São necessárias, ainda, áreas de estocagem de produtos. Mas também há equipamentos para carga e descarga de produtos e de pessoas e de transporte de mercadorias.

Pode-se observar que o texto constitucional vislumbra ao setor portuário a publicização do bem (portos organizados) e a centralização da atividade na União (exploração e normatização).

Determinando a partir do seu artigo 175 que o Estado pode prestar serviços públicos diretamente ou mediante concessão ou permissão, precedidos de licitação, cabendo à lei ordinária trazer a disciplina a respeito.

Assim entende-se que à lei ordinária caberá definir quais as atividades submetidas estão sujeitas ao regime de serviço público e quais têm o exercício franqueado aos particulares, com dependência de mera autorização.

Também cabe à lei ordinária dispor a respeito de quais serviços públicos serão prestados diretamente pelo Estado e quais o serão em regime de concessão ou permissão.

2.3 ATIVIDADE PORTUÁRIA – SERVIÇO PÚBLICO OU REGIME CONCORRENCIAL

Conjugados, os dispositivos constitucionais conferem à União ampla margem de liberdade legislativa para qualificar o regime de exploração dos portos, inclusive estabelecendo qual dos segmentos da atividade se enquadrará como serviço público monopolista ou ao regime concorrencial.

Há espaço, assim, para se definir qual atividade será prestada mediante concessão ou permissão, bem como qual atividade será privada de interesse público, a ser prestada mediante autorização.

Jackeline Daros (2009, p. 89) defende em sua tese que a CF brasileira não estabeleceu de forma clara sobre a atividade portuária tratar-se de serviço público e ainda contrapõe ao afirmar que apenas a existência das cláusulas do parágrafo único, do artigo 175 mencionado não teria aptidão para, de per si, tornar de prestação de serviços públicos qualquer contrato com a administração. Para ela, a existência da prestação do serviço público é que implicaria numa relação jurídica a ser balizada por um contrato administrativo contendo tais condições.

A diferenciação dos conceitos jurídicos de “concessão” e “autorização” balizou a discussão acerca da natureza das atividades portuárias delegadas aos particulares e do conseqüente regime ao qual estariam inexoravelmente atreladas: se público, se privado ou se híbrido. Isso porque, a disposição isolada do artigo 21, XII, “f”, da Constituição não classificou a atividade portuária como sendo serviço público, ou então, atividade puramente privada.

O jurista Marçal Justen Filho defende que a configuração da natureza jurídica da atividade portuária independe de uma escolha puramente discricionária do legislador infraconstitucional. Para o ilustre doutrinador,

[...] todas as atividades que se configurarem como instrumento de realização dos valores e princípios fundamentais, cuja prestação for indispensável para a satisfação de necessidades comuns a todos os membros da coletividade e se traduzir num imperativo constitucional, serão necessariamente subordinadas ao regime de serviço público [...].
(JUSTEN FILHO, 2009, p. 12).

Assim podemos entender que para o referido autor, a Carta Magna de 1988 traduz um sentido de serviço público para a exploração portuária, isto pois, o porto é ferramenta indispensável ao desenvolvimento do bem comum e da economia, que o tornaria intrinsecamente relacionado ao regime jurídico de direito público.

3 ESTUDO SOBRE A LEI 12.815/2013

3.1 CENÁRIO PORTUÁRIO QUE CULMINOU NA NOVA LEI DOS PORTOS

A economia brasileira da década de 1990 foi diretamente influenciada pelos reflexos da crise recessiva da economia mundial neste período. Neste contexto o Governo teve de buscar alternativas que promovessem um novo ciclo de investimentos e de maior participação no mercado mundial.

Nesse aspecto há a necessidade de redefinição do papel do Estado brasileiro sob o viés econômico. Sob essa égide, o neoliberalismo tornou-se a política econômica norteadora das ações governamentais para a referida década.

O Governo de Fernando Collor trouxe o prenúncio de uma ruptura com a política econômica das décadas anteriores, ao iniciar o processo de abertura comercial e de flexibilização econômica. Promovendo reformas administrativas que acelerassem as transações comerciais internacionais e visando eliminar as burocracias nas importações e exportações, grandes gargalos desenvolvimentistas brasileiras.

Conclui CERVO (1997, p. 15) concluiu:

Durante o Governo de Fernando Collor de Mello, entre 1990 e 1992, procedeu-se à demolição instantânea dos conceitos que haviam alimentado há décadas os impulsos da Diplomacia: o Nacional-Desenvolvimentismo e sua carga política e ideológica cederam à vontade de abrir a economia e o mercado de forma irracional e reativa à onda de globalização e neoliberalismo que penetravam de fora. Ao substituí-lo na Presidência, Itamar Franco recuou momentaneamente aos parâmetros anteriores do Estado desenvolvimentista, sem contudo bloquear a consciência da necessidade de se prosseguir com as adaptações aos novos tempos. (CERVO, 1997.)

Já na era de Fernando Henrique, o processo de liberalização e privatização intensificou-se, foram adotadas a sobrevalorização do câmbio e a abertura comercial, o Brasil não parou de captar recursos no exterior, de modo que, a política de abertura econômica e as reformas neoliberais configuraram um novo padrão de acumulação.

Ao conceder serviços públicos ao setor privado, o Estado poderá dedicar-se mais adequada e exclusivamente às atividades de regulação e fiscalização desses serviços, tarefas essenciais para desenvolvimento econômico e social do País. A consolidação do marco regulatório permitirá aos investidores regras claras e segurança para sua tomada de decisão e garantirá a qualidade e continuidade dos serviços prestados à população. (Governo Federal, 1995)

Todo este cenário convergiu ao setor portuário, com não era difícil de imaginar, o setor com enorme importância econômica, defasado estruturalmente e com baixos investimentos, estaria em rota de colisão com esta nova política.

Logo no início da década de 1990 foi dado um grande passo buscando a modernização do sistema portuário brasileiro - a extinção da PORTOBRÁS, autorizada pela Lei nº 8.029/1990. Esta medida levou a administração dos portos às Companhias Docas.

Seguindo a orientação de modernização, um segundo passo foi dado, a edição da Lei nº 8.630/1993 - Lei de Modernização dos Portos. A sua principal finalidade foi reorganizar as atividades nos portos, com a separação atividades de administração da infraestrutura (áreas comuns) e da exploração da superestrutura (terrenos dentro do porto).

A União permaneceu administrando a atividade da infraestrutura do porto (áreas comuns), a partir de delegação às Companhias Docas. Entende-se por áreas comuns aquelas compostas por: edificações, terrenos, armazéns, cais, pontes, ancoradouros, píeres de atracação e acostagem, docas, vias de circulação interna, áreas de fundeio, guias-correntes, canais, eclusas, bacias de evolução e quebra-mares

A Lei nº 8.630/1993 designava a competência para realizar licitações para seleção de arrendatários e assinatura dos contratos de arrendamento às Autoridades Portuárias (Companhias Docas).

Para as atividades de exploração da superestrutura (terrenos localizados dentro do porto), a Lei nº 8.630/1993, determinava que ficaria a cargo dos arrendatários, a serem selecionados mediante licitação, conforme o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do porto, e regidos pelos contratos de arrendamento.

Assim, a operação portuária, que consiste na movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, também foi entregue à iniciativa privada, mediante a necessária qualificação técnica perante a Autoridade Portuária. A operação portuária pode ser realizada tanto pelos arrendatários, quanto por operadores independentes, em regime de competição.

Como se observa, promoveu-se a separação de atividades com a finalidade de se introduzir a competição onde possível. De modo muito claro, é

possível a existência de competição em dois segmentos da atividade portuária: a exploração de arrendamento e a operação portuária.

Assim, a Lei nº 8.630/1993 promoveu o abandono do modelo de Estado provedor de serviços. A atuação do Estado migrou para o modelo regulador, em que manteve a função de Poder Concedente e transferiu à iniciativa privada, em regime de competição, a função executora.

Mais adiante, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ com duas finalidades principais: (i) garantir o livre acesso à infraestrutura portuária a custos adequados e (ii) viabilizar a competição entre os agentes privados.

A Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007, criou a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República – SEP/PR, atribuindo-lhe a responsabilidade pela formulação de políticas públicas para os portos marítimos.

Por fim, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, promoveu alterações nas atribuições da SEP/PR, atribuindo-lhe competências de Poder Concedente. As alterações mais importantes serão tratadas mais à frente.

O interesse do Estado brasileiro no setor portuário ao longo do tempo se justifica em razão de sua relevância para o comércio exterior e para o desenvolvimento do país. Atualmente, aproximadamente 96% das exportações e importações brasileiras se viabilizam por meio da navegação marítima, o que tem exigido alta coordenação e atração de investimentos suficientes na estruturação da infraestrutura portuária.

No período anterior à promulgação da nova Lei dos Portos o papel da administração portuária era complexo nos mais diversos níveis, bem como o papel da iniciativa privada. Isto pois, cada Autoridade Portuária estava designada a elaborar o planejamento de cada porto.

A grande questão era que este planejamento dificilmente estava ligado a uma política nacional de desenvolvimento e investimento, o que transformava o setor em ilhas de planos, isolados entre si.

Este contexto fez com que o Governo Federal vislumbrasse a necessidade de fomentar uma reestruturação do setor portuário nacional. Por intermédio da Medida Provisória nº 595/2012, ou comumente chamada de MP dos Portos (mais tarde convertida em Lei – 12.815/2013), o Governo pôde elaborar tal reestruturação.

O objetivo principal da Medida Provisória nº 595/2012 foi ampliar os investimentos advindos do setor privado nos portos, com a premissa de maior eficiência nas operações portuárias.

Na contramão desta premissa, a Lei anterior – 8.630/93, mantinha a estrutura portuária amarrada à burocracia (na má acepção da palavra) o que dificultava a promoção de investimentos, emperrando o desenvolvimento do setor portuário brasileiro.

Este período foi marcado pelos “gargalos” gerados pela burocracia, a exemplo do atraso na liberação das cargas provocado pela exigência de grande volume de documentos. Outra situação que expôs o setor

Foi o caso que em 2013 a produção agrícola alcançou patamares recordes para produtos, tais como soja e milho, o que lotou armazéns, embaralhou logística rodoviária e os acessos ao porto, demonstrando a ineficiência em infraestrutura do maior porto brasileiro.

Esta deficiência estrutural estava evidente nos acessos rodoviários com grandes filas de caminhões; na malha ferroviário, cara e defasada em relação a padrões internacionais e ainda disponibilidade de mão de obra sem especialização e a quase total falta de investimentos em tecnologia.

Em levantamento feito pela União, para que os parques portuários se desenvolvessem em padrões acelerados a níveis de crescimento que suportassem o avanço de produção demandante dos portos, a modernização do aparelhamento e o melhoramento da estrutura, seria necessária a cifra de R\$ 50 bilhões para investimento.

Todos estes aspectos levaram o Governo a editar a Medida Provisória nº 595/2012, como objetivo, dentre outros, de editar novas regras para exploração e arrendamento de terminais portuários e a melhor regulação e organização da exploração da mão de obra portuária, temas que serão explorados neste trabalho monográfico.

3.2 ENTENDENDO A LEI DOS PORTOS – LEI 12.815/2013

São grandes os desafios práticos e jurídicos que levou revogação da lei 8.630/1993 através da MP 595/2012 e a promulgação da Lei 12.815/2013, dentre

estes desafios podemos citar a reformulação do sistema de gerenciamento de operações e de mão-de-obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas, e, principalmente, aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações.

Conhecida como Lei dos Portos ou Lei de Modernização dos Portos Brasileiros, com sua promulgação, alterou as Leis nº 5.025/966, 10.233/2001, 10.683/2003, 9.719/1998 e 8.213/1991; e ainda revogou a Lei 8.630/1993, e 11.610/2007, e dispositivos das Leis nos 11.314/2006, e 11.518/2007.

Para melhor entendermos a Lei 12.815 de 2013 que dispõe sobre a exploração dos portos brasileiros pela União de forma direta ou indireta de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, faz-se necessário o detalhamento e conhecimento de cada um dos seus artigos, a seguir comentados.

A referida Lei é estruturada em 76 artigos divididos da maneira que a seguir será apresentada:

- I. Do artigo 1^a ao 3^o - Definem os principais objetivos trazidos pela lei, determinando que a exploração será feita mediante concessão e arrendamento por prazo determinado, desde que comprovado que a empresa interessada possua capacidade para desempenhar suas atividades definidas, por sua conta e risco.
- II. Do artigo 4^o ao 7^o - apresentam as diretrizes para as concessões e os arrendamentos de bens públicos (porto organizado / instalação portuária) que deverá seguir sempre a modalidade de licitação estabelecida pela Lei 8.666 de 1993.
- III. Do artigo 8^o ao 13 - determinam as normas autorizadas para exploração de serviços fora da área do porto (terminal de uso privado / estação de transbordo de carga/instalação portuária pública de pequeno porte / instalação portuária de turismo).
- IV. Do artigo 17 ao 19 - são traçados os procedimentos que deverão ser seguidos pela União para administrar o porto diretamente fazendo cumprir as leis, regulamentos, e os contratos de concessão, assegurar as melhorias no porto, pré-qualificar a mão de obra dos portuários, arrecadar as tarifas, fiscalizar ou executar obras etc.
- V. Os artigos 20 e 21 - Preveem a criação de um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto que assegura 25% de participação de

representantes da classe empresarial, 25% dos trabalhadores portuários e 50% do poder público e quando se tratar de entidade sob controle estatal, reunirá representantes da classe empresarial e trabalhadora escolhidos pelo conselho de autoridade portuária.

- VI. Do artigo 25 ao 44 e no 62 - é apresentada a organização portuária no tocante a mão de obra de operador portuário. Além disso, a arbitragem está prevista para a solução de litígios relacionados aos trabalhadores portuários.
- VII. Do artigo 46 ao 52 - Trata das punições de advertência, multa, proibição de ingresso ou suspensão da atividade portuária na ocorrência de alguma omissão causada por qualquer pessoa física ou jurídica, decorrente da operação portuária conjunta ou isoladamente.
- VIII. Do artigo 53 ao 55 - dispõe sobre o programa de dragagem portuária e hidroviária destinando ações para a realização de obras e serviços nos canais de navegação, bacias de fundeio, berços de atracação entre outros. Do artigo 57 ao 76 - Tratam das disposições finais e transitórias.

A lei 12.815/2013 foi editada com a finalidade de promover o desenvolvimento do sistema portuário nacional. Através de seus artigos, visa a tornar a gestão portuária mais eficiente, ampliação da infraestrutura e a modernização da infraestrutura portuária, desburocratizar os serviços portuários, atrair investimentos do setor privado, estímulo à expansão dos investimentos do setor privado, redução das tarifas e preços, reorganização da exploração da mão de obra e garantir o estímulo à concorrência equilibrada entre os portos organizados, terminais privados novos e terminais arrendados, sob a premissa da relevância da atividade para a economia do Brasil.

4 ESTUDO SOBRE AS MODIFICAÇÕES NA FORMA DE EXPLORAÇÃO ADVINDAS DA LEI 12.815/2013

O artigo 3º da Lei 12.815/2013, define os principais objetivos para o estabelecimento das novas regras para o setor portuário brasileiro e também as diretrizes para a exploração dos portos organizados e instalações portuárias:

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

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

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

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

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

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

O artigo 3º prevê em seu inciso I a “expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias”, assim como o inciso V fala em “estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias”. Há que se interpretar as diretrizes de forma conjunta e teleológica, ou seja, de forma sistêmica.

Há provas contundentes de transformação, entre as quais pode ser alinhada a queda de tarifas a partir da competitividade – um fato inédito entre os portos. Não se trata de benemerência, mas de absoluta inadiável necessidade de ajustar-se à realidade mundial, ditada pela chamada globalização da economia, cenário onde a agilidade conta decisivos pontos. (LEVY, 2002, p.92).

O sistema portuário nacional precisa ter uma legislação que permita o desenvolvimento em patamares elevados, tendo em vista a relevância da atividade para a economia brasileira, conforme destacado nos capítulos anteriores. Desburocratizar os serviços portuários, tornar a gestão do porto organizado mais eficiente, garantir atração de investimentos privados e a modicidade das tarifas e preços, são todas premissas ineludáveis.

Todavia, a legislação, por sua vez, deve guardar pertinência com os dispositivos constitucionais que regulam a matéria portuária, bem como garantir um ambiente jurídico equânime para a expansão dos portos e para estimular a concorrência simétrica entre os portos organizados, terminais privados novos e terminais arrendados.

Sob o viés da interação econômica que existirá no mercado entre autorizatários e arrendatários, o direito de movimentar cargas independentemente de sua natureza, tem, na teoria, potencial para desencadear uma externalidade negativa no ambiente concorrencial entre os terminais arrendados localizados dentro da área de porto organizado e os terminais privados, uma vez que o regime jurídico de ambas as instalações é distinto.

4.1 MODELOS DE EXPLORAÇÃO

Em sua obra Goldberg (2009, p. 225) descreve quatro modelos de exploração portuária, entre eles há a apresentação da variação de escopo e a demonstração da participação pública e privada no desenvolver da atividade portuária. Destacados os seguintes modelos: *serviceports*, *toolports*, *landlordports* e *fullyprivatizedports*.

- **Service Ports:** neste modelo, tanto a construção (da infraestrutura e da superestrutura portuária) quanto a gerencia dos portos fica a cargo do Estado, sendo feito de modo direto ou através de Autoridades Portuárias Públicas. Este modelo vigorou no Brasil, especialmente, enquanto da existência da Empresa Brasileira de Portos S.A. – Portobras, ou seja, todos os serviços estão centralizados nas mãos do poder público.
- **Tool Port:** neste modelo, o investimento na infraestrutura, na superestrutura e nos equipamentos portuários continuam sob a mão do Estado. Contudo admite-se por meio de concessão (forma exclusiva) ou autorização (sem exclusividade) sejam exploradas por empresas ou cooperativas privadas, ou seja, privatização apenas das operações portuárias.

- **Landlord Ports**¹: para este modelo a exploração comercial das instalações dos portos é feita através dos operadores portuários (iniciativa privada). Estes operadores são os responsáveis pelos investimentos na superestrutura e equipamentos, já a infraestrutura é da alçada do poder público. Modelo portuário baseado na descentralização do poder estatal sob a atividade portuária, adotado pela maioria dos países, incluindo o Brasil.
- **Fullyprivatized Ports**: por fim temos este modelo, o qual possui o maior grau de privatização da atividade portuária. Modelo este em que a administração portuária, os investimentos em infraestrutura, superestrutura, a operação, e em equipamentos são todos assumidos pelo setor privado.

As principais características do sistema de Landlord Ports, são: a aplicação dos parâmetros de preço, desempenho operacional e qualidade no serviço; a exploração por um prazo definido; e que ao término deste prazo, o os bens serão revertidos ao poder concedente.

Para o modelo Fullyprivatized Ports, ao poder público não cabe mais a atuação na Administração ou da aplicação de investimentos nas áreas portuárias, cabendo-lhe apenas o exercício do poder de polícia, ou seja, controle da segurança e do meio-ambiente.

Tabela 2. Modelos de Administração Portuária

Serviços \ Modelo	Public Service Port		Private Sector Port		Tool Port		Landlord Port		Fullyprivatized Ports
Administração Portuária	Pu		<u>Pr</u>		Pu		Pu		<u>Pr</u>
Administração Náutica	Pu		<u>Pr</u>		Pu		Pu		<u>Pr</u>
Infraestrutura Náutica	Pu		<u>Pr</u>		Pu		Pu		<u>Pr</u>
Infraestrutura Portuária	Pu		<u>Pr</u>		Pu		Pu		<u>Pr</u>
Superestrutura (equipamentos)	Pu		<u>Pr</u>		Pu		<u>Pr</u>		<u>Pr</u>
Superestrutura (edificações)	Pu		<u>Pr</u>		Pu		<u>Pr</u>		<u>Pr</u>
Operação Portuária	Pu		<u>Pr</u>		<u>Pr</u>		<u>Pr</u>		<u>Pr</u>
Praticagem	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	<u>Pr</u>
Rebocador	Pu	<u>Pr</u>	<u>Pr</u>		Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	<u>Pr</u>
Serviços de Amarração	Pu	<u>Pr</u>			Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	<u>Pr</u>
Dragagem	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	<u>Pr</u>
Outras Funções	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	Pu	<u>Pr</u>	<u>Pr</u>

Fonte: Revista Port Reform Toolkit – WORLDBANK (2007, p 177)

¹ O modelo LandlordPorts há duas formas de exploração do porto: a Concessão : por meio da outorga o governo cede o direito à exploração de área interna do porto por um prazo definido, findado este prazo os bens são devolvidos ao governo e a Autorização: os operadores privados prestam o serviço de movimentação e armazenagem com ativos pertencentes ao governo, o governo a seu interesse, mantém partes da infraestrutura.

A tabela acima demonstra de forma didática cada modelo de exploração da atividade portuária e quais os seus provedores predominantes de serviços, indicando com (Pu) o setor Público e com (Pr) o setor privado.

Nota-se, portanto que o modelo tem bastante em comum em termos de atividades desempenhadas, todavia, diferem-se estruturalmente no que tange à propriedade dos ativos.

4.2 REGULAÇÃO DA FORMA DE EXPLORAÇÃO NA LEI 12.815/2013

Anteriormente, na Lei dos Portos de 1993, os terminais eram explorados por empresas que pagam o maior valor pela concessão do governo. Com a mudança, passa a valer o modelo de máxima eficiência e menor preço, ou seja, ganhará a empresa que conseguir movimentar o maior número de carga com as tarifas mais baratas.

Decorridos esses 18 anos da promulgação da lei, verifica-se, lamentavelmente, que não está sendo cumprido o seu objetivo básico de modernizar os portos. Com dois ministérios e mais uma dezena de órgãos federais interferindo nos portos (ANTAQ, ANVISA, IBAMA etc.), deixou-se criar novo emaranhado burocrático, com cerca de 2 mil instrumentos regulatórios entre Leis, Decretos, Portarias e Resoluções. (OLIVEIRA. 2011, p. 293).

A lei 12.815/2013 também ampliou a exploração do serviço por portos privados, com a ideia é aumentar a competitividade no setor e, com isso, melhorar os serviços. O principal ponto da lei é a possibilidade de exploração e arrendamento da iniciativa privada em terminais de movimentação de carga dos portos públicos, o que até então era vetado.

Para Andrada e Ferreira (2006, p.209-230), o momento da promulgação da MP 595 foi propício para mudanças no setor portuário brasileiro. Com a aprovação da referida medida provisória e posterior implantação da lei 12.815/2013, a prioridade do Governo foi a competitividade, permitindo com que os portos recebessem mais investimentos, diminuído custos e aumentando a produtividade, com isso, atraindo novos clientes.

As concessões são agora dadas através de licitações, que pela Lei dos Portos de 1993 o vencedor seria a empresa que pagasse o maior valor pela concessão. Na atual Lei dos Portos de 2013 vence a empresa que apresentar maior eficiência com menor curso, ou seja, vislumbra o aumento da eficiência.

A exploração dos portos e instalações portuárias poderá ser feita através de dois modos, direta ou indiretamente pela União. Sendo a exploração direta aquela realizada pela própria União e indireta, aquela em que a União transfere a uma pessoa jurídica a exploração dos portos e instalações portuárias.

Diferentemente da Lei n. 8.630/1993, e em razão de ineficiências na gestão dos arrendamentos pelas Autoridades Portuárias, a Lei n. 12.815/2013 atribuiu à SEP/PR as competências de Poder Concedente.

À SEP/PR, assim, atualmente compete estabelecer as diretrizes para as licitações dos arrendamentos, bem como a assinatura dos contratos de arrendamento com os vencedores das licitações.

No que toca à eficiência das Autoridades Portuárias, a Lei n. 12.815/2013 consagra que as concessões a serem outorgadas para a administração da infraestrutura do porto organizado conterão critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade prestada, bem como os investimentos de responsabilidade do contratado.

Adicionalmente, em relação aos portos organizados sob a administração das Companhias Docas, a Lei n. 12.815/2013 impõe a pactuação de compromissos de metas e desempenho empresarial, que estabelecerão objetivos, metas e resultados a serem atingidos, indicadores de avaliação de desempenho, retribuição adicional em virtude do cumprimento e critérios para a profissionalização da gestão.

A Lei nº 12.815/2013 determina que a exploração indireta será feita por meio de:

Tabela 3: Instrumento jurídico de exploração

Exploração indireta do (as)...	Instrumento
Porto organizado	CONCESSÃO
Instalações portuárias localizadas dentro de um porto organizado	ARRENDAMENTO DE BEM PÚBLICO
Instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado	AUTORIZAÇÃO

Fonte: Site www.dizerodireito.com.br.

Tabela 4: Comparativo dos Instrumentos jurídicos de exploração

Concessão	Arrendamento	Autorização
<p>É a cessão onerosa do porto organizado para que uma pessoa o administre e explore a sua infraestrutura por prazo determinado (art. 2º, IX).</p>	<p>É a cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado (art. 2º, XI).</p>	<p>É a outorga pela União a uma pessoa jurídica do direito de explorar uma instalação portuária localizada fora da área do porto organizado (art. 2º, XII).</p>
<p>É formalizada por meio de contrato de concessão.</p>	<p>É formalizado por meio de contrato de arrendamento.</p>	<p>É formalizada por meio de um contrato de autorização, com cláusulas predeterminadas (contrato de adesão).</p>
<p>É necessária licitação, que pode ser na modalidade leilão. Atenção quanto a isso: como regra geral, a Lei 8.987/95 estabelece que a modalidade de licitação a ser utilizada no caso de concessões de serviço público é a concorrência (art. 2º). Desse modo, a Lei 12.815/13, ao permitir que a licitação seja feita por meio de leilão, estabelece uma exceção à regra da concorrência. Exceção semelhante já tinha sido verificada no art. 29 da Lei 9.074/95.</p>	<p>É necessária licitação, que pode ser na modalidade leilão.</p>	<p>Não exige licitação. A Lei afirma apenas que, antes de ser concedida a autorização, deverão ser realizadas chamadas ou anúncios públicos para que outros interessados se inscrevam. Havendo mais de uma proposta e mostrando-se inviável a concessão para todos os interessados, deverá ser realizado um processo seletivo</p>

Fonte: Site www.dizerodireito.com.br.

5 ESTUDO SOBRE O TRABALHO PORTUÁRIO

O desenvolvimento do trabalho nos portos brasileiros é envolto de certas singularidades intrínsecas. Estas particularidades apresentam-se em um contexto bem diferenciado de outras atividades laborais, com uma linguagem quase que exclusiva, cercada de "jargões" e para melhor compreendermos a temática, faz-se necessário conhecermos algumas terminologias e jargões que fazem parte do cerne do assunto.

Para exemplificar, temos os termos: estiva, capatazia, conexo, peaço, despeação, faina, terno, lingada, recheio, porto organizado, parede, operação portuária, operador portuário, instalações portuárias de uso privativo, entre outros.

A própria Lei 12.815/2013, em seu art. 40, § 1º esclarece que são atividades típicas portuárias: a capatazia, a estiva, a conferência de carga, o conserto de carga, o bloco e a vigilância, trazendo a descrição das mesmas, conforme segue:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

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

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

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

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

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

Podemos citar ainda outros jargões utilizados, tais como “faina”, que significa trabalho, serviço, função; “termo” a qual se refere à equipe de trabalho e ainda a “capazia”, comumente chamada de “arrumador”.

- Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado
- Peação: amarrar, fixando a carga nos porões ou conveses para evitar sua avaria pelo balanço da embarcação;
- Faina: execução de um serviço ou movimentação de uma carga;
- Terno: uma equipe de trabalho por porão;
- Lingada: juntada de mercadorias para içamento por guindaste;
- Rechego: ajuntar ou espalhar a carga, distribuindo-o uniformemente no porão;
- Berço de atracação: ao longo do cais, cada uma das divisões destinados à atracação de navios. Por exemplo, no porto de Santos existem, aproximadamente, 60 berços, ou seja, comporta 60 navios atracados.

I. PRINCÍPIO NEGOCIAL

Anteriormente previsto por disposições correlatas na Lei 8.630/93, este princípio é extraído da decorrência dos artigos 36, 42 e 43 da Lei nº 12.815/13, os quais delegam à negociação coletiva a normatização dos aspectos inerentes ao trabalho portuário avulso.

Assim sendo, as partes poderão livremente estabelecer as condições de trabalho mais adequadas de acordo com a localidade através de convenções coletivas de trabalho.

Pinto & Fleury lembram que o OGMO não é parte na convenção e acordo coletivo, porque o OGMO não desempenha atividade com fim lucrativo e não desempenha atividade econômica.

Os contratos coletivos de trabalho serão firmados entre os sindicatos representativos de trabalhadores portuários e os entes sindicais que representam os operadores portuários, ao passo que os acordos coletivos podem ser celebrados entre os sindicatos obreiros e empresas (aqui compreendidas em acepção ampla, a incluir operadores portuários, terminais e até mesmo agentes de navegação. (PINTO, FLEURY, p. 49)

Contudo estas convenções coletivas não retiram a prerrogativa inerente aos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMOs), entidades revestidas de interesse público.

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

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

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

II. PRINCÍPIO DA RESTRIÇÃO DO TRABALHO

Para este princípio os serviços portuários só poderão ser exercidos por trabalhadores inseridos no sistema, encontrando guarida na Lei 12.815/13 e é emanado na Convenção nº 137 da OIT. Princípio este, inserido no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 1.574/95.

Fundado na necessidade de assegurar a qualificação do trabalhador portuário e na possibilidade de minorar os efeitos da maior precariedade do trabalho avulso advindo da atividade da mão de obra portuária.

III. PRINCÍPIO DA EQUIDADE

A noção original de equidade surge na Grécia antiga, com Aristóteles, na "Ética a Nicômaco", na qual afirmava que "o equitativo, embora seja melhor que uma simples espécie de justiça, é em si mesmo justo, e não é por ser especificamente diferente da justiça que ele é melhor do que o justo.

A título ilustrativo, vejamos, por exemplo, a definição de Aurélio Buarque de Holanda:

"equidade. [Do lat. *aequitate*] S. f. 1. Disposição de reconhecer igualmente o direito de cada um. 2. Conjunto de princípios imutáveis de justiça que induzem o juiz a um critério de moderação e de igualdade, ainda que em detrimento do direito objetivo. 3. Sentimento de justiça avesso a um critério de julgamento ou tratamento rigoroso e estritamente legal. 4. Igualdade, retidão, equanimidade."(AURÉLIO, 1986, p. 675)

Prevê este princípio que todos os trabalhadores portuários devem ter as mesmas oportunidades de acesso ao trabalho, aos cursos, ao registro e à execução do seu trabalho.

Daí a importância do papel exercido pelo OGMO e sindicatos na organização do trabalhador portuário, tanto pela organização dos trabalhadores principalmente por meio da aplicação da escala pelo primeiro ente, quanto pela luta por melhores condições de trabalho e desenvolvimento pelo segundo ente.

IV. PRINCÍPIO DA MULTIFUNCIONALIDADE

O Princípio da Multifuncionalidade vislumbra a possibilidade do trabalhador portuário deter mais de uma função, ou seja, não ser apenas habilitado como um conferente, um arrumador, um estivador, mas sim como trabalhador portuário.

Outro princípio já previsto na Lei nº 8.630/93, em seu artigo 57 e contemplado também na Lei 12.815/2013. Esta por sua vez regulou o instituto da multifuncionalidade com menos disposições, e de forma genérica determinou que as atividades ou tarefas com as mesmas qualificações poderão ser realizadas por trabalhadores habilitados, independentemente da categoria profissional a que pertençam, e que a multifuncionalidade será implementada de forma negocial.

5.1 O OGMO

Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário (OGMO), que tem, dentre outras, as seguintes atribuições:

- I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
- II - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário;
- III - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- IV - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;
- V - aplicar penalidades ao trabalhador portuário, quando couber;
- V - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

O Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros (§ 1º do art. 33). Porém, responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho (§ 2º do art. 33).

O OGMO pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos (§ 3º do art. 33).

O órgão de gestão de mão de obra é considerado como de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra (art. 39).

Outra característica é que entre o OGMO e o trabalhador portuário avulso inexistente vínculo empregatício, contudo, é permitido que os portos organizados contratem trabalhadores com vínculo empregatício.

Segundo a nova Lei, o trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos (art. 40).

Assim, os trabalhadores portuários poderão ser avulsos (sem vínculo empregatício) ou com vínculo empregatício com o porto.

Vale ressaltar, no entanto, que, por força da lei, caso o porto deseje contratar trabalhadores portuários para atuar com vínculo empregatício, ele deverá selecioná-los dentre aqueles que já estão registrados no OGMO como trabalhadores portuários avulsos (§ 2º do art. 40).

5.2 EVOLUÇÃO LEGISLATIVA SOBRE O TRABALHO PORTUÁRIO NO BRASIL ATÉ A PROMULGAÇÃO DA LEI 12.815/2013.

No sistema de exploração da mão de obra do trabalhador portuário, anteriormente à Lei nº 8360/1993, prevaleceu o modelo traçado pelos artigos 254 a 292 da Consolidação das Leis do Trabalho, e estes artigos foram complementados pelo Decreto-lei 3/1966.

Para compreendermos o sentido de “Trabalhador Portuário”, toma-se os ensinamentos de Castro Jr.

O termo ‘trabalhador portuário’ poderá designar tanto o trabalhador avulso, inscrito no OGMO, que presta serviço na área do porto organizado, sem vínculo empregatício, a diversos tomadores de mão-de-obra, quanto o trabalhador registrado no OGMO e cedido em caráter permanente, com vínculo empregatício a prazo indeterminado a operador portuário.

Ainda neste sentido, segundo Martins assim define trabalhador avulso:

Trabalhador avulso é, assim, a pessoa física que presta serviço sem vínculo empregatício, de natureza urbana ou rural, a diversas pessoas, sendo sindicalizado ou não, com intermediação obrigatória do sindicato da categoria profissional ou do órgão gestor de mão-de-obra. (MARTINS, 2001, p. 159)

Os sindicatos obreiros tinham a prerrogativa (exclusiva) de indicação para os serviços destes trabalhadores. Apenas aqueles matriculados na Delegacia do Trabalho Marítimo ou na Capitania dos Portos poderiam compor as equipes e ocupar postos de trabalho, onde era dada, conforme art. 257 da CLT, preferência legal aos sindicalizados.

A autoridade portuária por sua vez regulava a realização dos serviços de capatazia (trabalho no cais, armazenamento e carregamento de mercadorias), gerando uma dualidade na responsabilidade sob a mercadoria transportada do cais, sob responsabilidade da Administração, por meio das Companhias Docas e a partir daí para o interior da embarcação onde a responsabilidade era do armador.

Esta divisão na responsabilidade resultou em duas formas de prestação de trabalho portuário, os serviços de capatazia relacionados aos servidores de empresas estatais ligadas aos portos e o desempenho de mais atividades (conferência, conferência e estiva) eram desempenhadas exclusivamente por trabalhadores avulsos.

Com o passar do tempo os trabalhadores avulsos foram ganhando espaço no desenvolvimento de atividade de capatazia, isto em coexistência com os trabalhadores das empresas estatais, também realizadores da capatazia, porém estes com vínculo trabalhista com as Companhias Docas.

O quadro legal era fortemente regulado, tanto por leis quanto por atos administrativos, com pouco ou nenhum espaço para a negociação coletiva, havia também a forte presença de organismos estatais na administração portuária.

Neste momento havia a regulação dos preços cobrados pela movimentação de cargas em razão da mão de obra promovera a ausência de competição entre os portos. Quanto maior a composição das equipes de trabalho (ternos), maior a remuneração dos trabalhadores e maiores eram os lucros dos operadores portuários (empresários) e da Administração Pública.

No ano de 1993 houve uma ampla reformulação no sistema portuário brasileiro por meio da Lei 8.630/1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, a qual ainda revogou o Decreto-lei 03/1966 e os artigos 254 a 292 da CLT.

Outra legislação que apresenta normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário é a lei nº 9.719/98, esta institui a aplicação de multas pela não aplicação de seus preceitos, além de outras providências.

Estava vigente ainda à época anterior à Lei 12815/2013 a edição do Decreto nº 6.620/2008, este regulava “sobre políticas e diretrizes para desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências”.

5.3 RESULTADOS DA REGULAÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO

A mudança promovida pela Lei 12.815 não foi tão rasa quanto se pode pensar pelo aproveitamento de vários dispositivos, não foi uma mudança de grandes proporções, mas atingiu o núcleo do sistema portuário.

Sob a égide da Lei 8.630/1993, havia dois tipos de organizações portuárias, os portos organizados e os terminais de uso privativo, sem que se esqueça do surgimento de portos clandestinos que operavam de forma ilícita, pois não dispunham de autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, mas estes não alcançavam grandes proporções.

Os portos organizados, são aqueles que tanto na lei anterior quanto na atual lei dos portos, se encontram sob a “jurisdição” da autoridade portuária, constituindo-se nos principais portos do país, onde sua área é definida por um ato da Presidência da República.

Quanto aos terminais de uso privativo, estes eram instalações portuárias cuja exploração se dava por meio de autorização e sua instalação localizada fora da área do porto organizado.

Eram divididos de acordo com o seu uso, privativo exclusivo - onde toda a carga movimentada era carga própria para atendimento à necessidade de negócio de uma grande empresa, que necessitava de um porto para movimentar seu volume de exportação ou importações de seus produtos.

E ainda os terminais privativos mistos, estes movimentavam carga própria de terceiros, isto pois, sua constituição estava atrelada ao fato de que sua carga própria devesse ser suficiente para justificar a existência do porto, seguindo as regulamentações da ANTAQ.

Ou seja, a carga movimentada de terceiros, seria uma forma de não deixar ociosa a capacidade de movimentação de carga suportada pelo porto, não constituindo, desta forma, um concorrente do porto organizado.

O custo da exploração da mão de obra no sistema do porto organizado constitui-se bem maior do que o dos portos privados. Como motivo positivo para que seja observado este aumento de custo, observa-se a capacidade de organização e mobilização da categoria que através do registo no Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO detinham de maior organização, possibilidade de escala e maior remuneração, ou seja, melhores condições de trabalho o que por muitas vezes permitia que o trabalhador optasse por não procurar condições de trabalho mais estáveis através de contratos ou carteira assinada.

Como ponto negativo para os altos custos de exploração da mão de obra em portos organizados, temos o fato dos sindicatos, na tentativa de se perpetuarem no poder, tomarem medidas descabidas, como por exemplo, boicotarem a multifuncionalidade.

Isto causou inchaço das equipes de trabalho e aumento nos custos dos operadores portuários. Tal medida se traduz na falta de treinamento e habilitação em diversas funções, deixando de ser um trabalhador portuário complexo e aproveitável em diversas atividades para existir, bem delineada a divisão entre um trabalhador de estiva e da conferência, e assim por diante.

Como consequência desta fragmentação tivemos o surgimento de diversos sindicatos um para cada tipo de trabalhador por atividade, a exemplo:

sindicato dos estivadores, sindicato dos capatazes, etc., subdividindo a categoria, e acarretando na diminuição do poder de mobilização do trabalhador.

Os autores Pinto e Fleury discorrem sobre as peculiaridades do sistema portuário brasileiro.

[...] não apenas no Brasil, diferenciado em relação aos demais, pois os trabalhadores portuários avulsos não sofrem a concorrência direta da enorme população economicamente ativa que está desempregada. Ao contrário, além de não ser possível o acesso indiscriminado aos quadros dos OGMOs, também para a contratação, com vínculo empregatício, assegurado que se dê preferência àqueles registrados ou cadastrados. (PINTO, FLEURY, p. 56)

Como mudança para a exploração da mão de obra portuária, a lei 12.815/2013, ao promover a concorrência entre porto de uso privado e os portos organizados, e ocorre que os terminais de uso privado, justamente por se localizarem fora da área do porto organizado (art. 2º, IV, da Lei 12.815), não estão sujeitos às rígidas regras para contratação de mão de obra previstas em seu art. 40, ou seja, não precisam se utilizar da intermediação do OGMO.

O art. 44 da Lei 12.815/13 faculta aos titulares das instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, ou seja, trabalhadores fora do sistema.

Desta forma, como não precisam contratar trabalhadores observando as regras do sistema dos portos organizados, o custo dos serviços nesses portos privados será bem menor, interferindo, indubitavelmente, na demanda pela utilização ou não dos portos organizados, pelos empresários, para movimentarem suas cargas.

E logística é uma atividade ágil: é certo que optarão pelos terminais de uso privado, considerando que nestes os custos de mão de obra são sensivelmente menores, impactando não somente na demanda pela força de trabalho no porto organizado, mas também na própria economia da cidade que abriga este.

Por outro lado, paradoxalmente, o art. 44 da Lei 12.815/13 faculta aos titulares das instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, ou seja, trabalhadores fora do sistema.

A ideia central da nova Lei parece ser justamente colocar terminais de uso privado para concorrerem abertamente com portos organizados. Ocorre tal concorrência desleal, acobertada pelo manto legal, acabará por precarizar o trabalho portuário avulso de dentro do sistema.

Infelizmente, a valorização do trabalho humano, que consiste em um dos fundamentos da República Federativa do Brasil (art.1º, IV), foi relegada a segundo plano e preterida em relação à iniciativa privada. No direito comparado, nos países em que se adotou esse modelo preconizado pela nova lei, enaltecendor da iniciativa privada, houve uma precarização das condições laborais. Assim, pode-se inferir que outra sorte não terá o Brasil.

CONCLUSÃO

Ao analisarmos a evolução do setor portuário brasileiro, observamos que a preocupação principal do Estado, em anos mais recentes, foi a busca pela eficiência na prestação das atividades envolvidas, notadamente a partir da ampliação da competição entre agentes privados.

A Lei n. 12.815/2013 foi editada com a finalidade de promover a (i) ampliação da infraestrutura e a modernização da infraestrutura portuária, (ii) o estímulo à expansão dos investimentos do setor privado e (iii) o aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação de barreiras de entrada.

A grande inovação advinda com a Lei 12.815 consistiu na resolução daquela dicotomia entre terminais de uso privativo exclusivo e privativo misto. Previsto no artigo 4º, II e §2º, II, “a” e “b” da Lei 8.630, não mais está presente na Lei 12.815/2013, que agora apresenta apenas os terminais de uso privado, não há mais a referência quanto à carga, se própria ou de terceiros.

Assim foi permitido que as instalações portuárias exploradas mediante autorização e localizadas fora da área do porto façam suas operações, independente de que tipo de carga manejam, se carga própria ou de terceiros, configurando-se em um concorrente direto dos portos organizados (art. 2º, IV, da Lei 12815/2013).

Entre outras causas, a deficiência na gestão das Autoridades Portuárias tem sido apontada como fator decisivo para a falta de capacidade de investimentos em infraestrutura.

Assim, a nova lei alterou de forma positiva, pois trouxe competitividade e investimentos, uma mudança profunda nos regimes de concessão, arrendamento e autorização portuários, criando novos critérios de julgamento e novos mecanismos de regulação dos arrendamentos portuários.

Criou a figura do Terminal de Uso Privado (TUP), que passou a ter a liberalidade para movimentar carga própria e de terceiros, independentemente e propôs novos procedimentos de outorga e propôs mudanças institucionais na SEP e ANTAQ.

Quanto às modificações na exploração da mão de obra, o movimento sindical foi firme e conseguiu promover alterações importantes na versão original da Medida Provisória 595 que deu origem à Lei 12.815/2013, isso através de negociações com representantes do Congresso Nacional e diálogo com o governo federal.

Neste momento a unidade das federações sindicais que representavam os trabalhadores foi de fundamental importância, esta união deu a capacidade e força necessária para a apresentação de uma pauta consistente e coesa, que trouxeram resultados positivos ao processo.

O acordo entre o governo e o movimento sindical, buscou reintegrar pontos da Lei 8.630 que a medida provisória 595/2012 não contemplava, houve o reestabelecimento de aspectos do trabalho previstos na legislação anterior, mas não somente isso, o poder dos , houve avanços importantes.

Entre os aspectos reestabelecidos encontram-se: a manutenção da guarda portuária nas administrações portuárias públicas, a forma de participação dos representantes dos trabalhadores nos conselhos de administração, a negociação da multifuncionalidade com os sindicatos dos trabalhadores, a proibição de contratação de mão de obra temporária e a exclusão do parágrafo que permitia, explicitamente, a concessão da administração portuária, redação que ficou nos moldes do marco regulatório anterior.

Já entre os aspectos em que houve avanços destacam-se:

- a ampliação da responsabilidade solidária do OGMO que passará a contemplar também indenizações por acidentes de trabalho;
- a inclusão de critérios para a profissionalização da gestão nos cargos diretivos das Companhias Docas;
- a reorganização paritária entre setor privado e trabalhadores na composição do CAP;
- maior atenção aos aspectos relacionados a treinamento e qualificação;
- e, por fim, os programas de renda mínima e aposentadoria para os trabalhadores portuários avulsos, conforme a Convenção 137 da OIT, que trata das repercussões sociais da automação e novos métodos de movimentação de carga nos portos.

Cabe salientar que a ampliação da negociação coletiva e o reconhecimento das categorias portuárias como categorias diferenciadas são importantes para garantir as condições de trabalho e o cumprimento de normas e regulamentos específicos dos trabalhadores deste setor, como a NR 29 que trata da saúde e segurança do trabalhador portuário.

A lei 1285/2013 fomenta a prática da negociação coletiva, assim como a atuação dos sindicatos representantes dos portuários. Este cenário é visto como um desafio de deverá desenvolver e aperfeiçoar a capacidade dos sindicatos para negociação e oportunidade, isto pois, o papel de destaque dos sindicatos nos processos negociais favorecem a continuidade da consolidação de sua atuação como representantes dos interesses dos trabalhadores portuários.

REFERÊNCIAS

ACEVEDO, Claudia Rosa. NOHARA, Jouliana Jordan. **Monografia no curso de Administração: Guia completo de conteúdo e forma**. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 2007.

ANDRADA, A. C.; FERREIRA, G.C. A Infraestrutura Portuária Brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro. V. 13, n. 25. Jun. 2006.

AGRIPINO, Oswaldo de Castro Júnior. **Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

AGRIPINO, Oswaldo de Castro Júnior. PASOLD, César Luiz. **Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda, **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**, 2ª edição, Editora Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1986.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil – 1988**. São Paulo: Riddel, 2015.

BRASIL. Lei 12.815/13. **Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários e dá outras providências**. Diário Oficial da União. Brasília, DF.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo, **História da política exterior do Brasil**, São Paulo: Ática, 1992.

DE OLIVERIA, Luís Valente; RICÚPERO, Rubens. **A abertura dos portos**. São Paulo: Editora Senac, 2007, 352p.

Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/2026/a-equidade-no-direito-do-trabalho/1>, acesso em 26/01/16.

Disponível em: http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Palestras/2015/20151111_Rogério_Menescal_Workshop_Logistico_Transportes.pdf, acesso em 26/01/16.

Disponível em: <http://www.dizerodireito.com.br/2013/06/lei-128152013-nova-lei-dos-portos.html>, acesso em 26/01/16.

Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional/historico>. acesso em 26/01/16.

Disponível em: <http://www19.senado.gov.br/sdleg-getter/public/getDocument?docverid=601a381a-27a5-4808-93af-ac04bbaa2531>, acesso em 26/01/16.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GOLDBERG, D. J. K. **Regulação do setor portuário no Brasil**. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica da Universidade. São Paulo. 2009

GOVERNO FEDERAL. **A nova fase da privatização**, Sessão de comunicação Social, Brasília, 1995.

HONORATO, Cezar. **O estado imperial e a modernização portuária**. In: SZMRECSÁNYI, Tamáz; LAPA, Roberto do Amaral.(orgs). **História econômica da independência e do império**. 2 ed. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Regulação Portuária no Direito Brasileiro**. Revista de Direito Público e Regulação. P. 12.

LEVY, L.F. **O novo Brasil**. São Paulo: Gazeta Mercantil/ Nobel, 2002.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. 14. ed. São Paulo: Atlas, 2001

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos portos**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

OLIVEIRA, Jackeline Daros Abreu de. **Autorização de Terminal Privativo de Uso Misto e a Responsabilidade Civil da União por Dano ao Arrendatário**. Tese de Mestrado. P.89.

PAREDES, Víctor. **Privatización de puertos en México**. Ciudad de México: CIDAC, 2007.

PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. p. 24-26. 2007

PINTO, Cristiano Paixão Araújo; FLEURY, Ronaldo Curado. **A modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil**. 3 ed. Porto Alegre. 2004.

SILVA, José Afonso da. **Aplicabilidade das Normas Constitucionais**. P. 139

SILVA, Ligia Maria Osório. **A apropriação territorial na Nova República** In: SILVA, S. S.; SZMRECSÁNYI, Tamáz. **História econômica da Primeira República**.(orgs). 2 ed. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 7. Ed. São Paulo: Atlas, 2006.

WORLD BANK. **Port Reform Toolkit** 2nd Edition. Public-Private Infrastructure Advisory Facility, vol. 1, The World Bank, Washington, DC: World Bank, 2007.

ANEXO I
(Regulação Infraconstitucional Histórica)

REGULAÇÃO INFRACONSTITUCIONAL HISTÓRICA	
Decreto nº 7.262/2010	Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão da Secretaria de Portos da Presidência da República.
Lei nº 12.314/2010	Acresce e altera dispositivos da Lei no 10.683/2003 que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, para alterar a denominação da Secretaria Especial de Portos para Secretaria de Portos da Presidência da República.
Decreto nº 6.116/2007	Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, e dá outras providências.
Lei nº 11.518/2007	Acresce e altera dispositivos da Lei no 10.683/2003 que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, para criar a Secretaria Especial de Portos entre outras providências.
Decreto nº 4.721/2003	Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério dos Transportes, e dá outras providências.
Lei nº 10.233/2001	Dispõe sobre a reestruturação dos transportes Aquaviários e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.
Decreto nº 1.642/1995	Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e Funções Gratificadas do Ministério dos Transportes e dá outras providências.
Decreto nº 731/1993	Transfere as competências do Departamento Nacional de Transportes Terrestres e do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários e as atribuições dos respectivos titulares, no que couber, para a Secretaria de Produção do Ministério dos Transportes.
Lei nº 8.490/1992	Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências, transformando o Ministério Transportes e Comunicações em Ministério dos Transportes.
Decreto nº 502/1992	Aprova a Estrutura Regimental do Ministério dos Transportes e das Comunicações e dá outras providências.
Lei nº 8.422/1992	Dispõe sobre a organização de ministérios e dá outras providências, transformando o Ministério da Infraestrutura e Ministério dos Transportes e Comunicações,
Lei nº 8.630/1993	Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.
Decreto nº 99.475/1990	Dispõe sobre a descentralização da administração dos portos, hidrovias e eclusas que menciona e dá outras providências.
Decreto nº 99.244/1990	Cria a Secretaria Nacional de Transportes - SNT e o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários – DNTA subordinados ao Ministério da Infraestrutura – MINFRA.
Lei nº 8.029/1990	Reorganiza os ministérios da República e extingue a PORTOBRAS.

Decreto nº 76.925/1975	Aprova o Estatuto da Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRÁS e dá outras providências.
Lei nº 6.222/1975:	Extingue o DNPVN e autoriza a constituição da Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS.
Decreto-Lei nº 200/1967	Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa, extinguindo Ministério da Viação e Obras Públicas e criando o Ministério dos Transportes entre outras providências.
Lei nº 4.213/1963	Reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis e disciplina a aplicação do Fundo Portuário Nacional e dá outras providências.
Decreto-Lei nº 6.166/1943	Transforma o Departamento Nacional de Portos e Navegação em Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais – DNPRC.
Decreto nº 23.607/1932	Cria o Departamento Nacional de Portos e Navegação – DNPN, extinguindo a Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais e a Inspeção Federal de Navegação.
Decreto nº 9.078/1911	Cria a Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais e a Inspeção Federal de Navegação subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

Fonte: Próprio Autor

ANEXO II
(Quadro de Tramitação da MP 595/2012)

Quadro de Tramitação da MP 595/2012

MEDIDA PROVISÓRIA	Prazo de Emendas (até 6º dia seguinte à publicação)	Prazo na Comissão (14º dia)	Prazo na Câmara (15º ao 28º dia)	Prazo no Senado (29º ao 42º dia)	Regime de urgência obstruindo a pauta a partir de (46º dia)	Prazo final no Congresso (60 dias)	Prorrogação Prazo (§ 7º art. 62 CF)	Resumo
<p align="center">595/2012</p> <p>(de 6-12-2012 DOU 7-12-2012)</p> <p>Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.</p> <p>Presidente: Deputado José Guimarães Vice-Presidente: Senador José Pimentel Relator: Senador Eduardo Braga Revisor: Deputado Manoel Júnior</p>	13-12-2012	***	Até 13-2-2013	14-2-2013 a 27-2-2013	3-3-2013	17-3-2013	16-5-2013 (Ato do Presidente da Mesa do CN nº 10/2013 – DOU de 11-3-2013)	<p>Emendas: Foram apresentadas 645 (seiscentos e quarenta e cinco) emendas.</p> <p>Tramitação na Comissão Mista: Instalação da Comissão: 20-2-2013 Aprovado o Parecer nº 14, de 2013-CN, na Comissão Mista, em 24-4-2013, concluindo favoravelmente à matéria, nos termos do Projeto de Lei de Conversão nº 9, de 2013. A matéria vai à Câmara dos Deputados.</p> <p>Tramitação na Câmara dos Deputados: Aprovado PLV nº 9/2013, na Câmara dos Deputados, em 16-5-2013. A matéria vai ao Senado Federal.</p> <p>Tramitação no Senado Federal: Aprovado o PLV nº 9/2013, no Senado Federal, em 16-5-2013. A matéria vai à sanção.</p> <p>Sanção: Lei 12.815, de 5 de junho de 2013. DOU de 5-06-2013 (Edição Extra)</p> <p>Aguardando prazo (art. 11, caput e § 2º, da Resolução nº 1/2002-CN) para elaboração do Projeto de Decreto Legislativo:</p>

Fonte: Site do Senado Federal

ANEXO III
(Lei 12.815/2013)



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.

[Mensagem de veto](#)

[Conversão da Medida Provisória nº 595](#)

[Regulamenta](#)

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

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

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II
DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS
Seção I
Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

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

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

I - ao objeto, à área e ao prazo;

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

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

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

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

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

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

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

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

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

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

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

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

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

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

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

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

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

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

§ 4º (VETADO).

§ 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 Administração do Porto, delegado ou não.

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

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

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

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

I - terminal de uso privado;

II - estação de transbordo de carga;

III - instalação portuária pública de pequeno porte;

IV - instalação portuária de turismo;

V - (VETADO).

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

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e

II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

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

§ 4º (VETADO).

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

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

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

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

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º.

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

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

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a 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, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

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

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

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

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

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

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.

CAPÍTULO III

DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

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

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

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

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

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

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do § 1º não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

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

§ 5º (VETADO).

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

I - sob coordenação da autoridade marítima:

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

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

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

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

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas 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. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

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

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

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

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

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

I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

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

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

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

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou 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 organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

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

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

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

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

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

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

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

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 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.

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

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II - de embarcações empregadas:

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

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

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

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

III - relativas à movimentação de:

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

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

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

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

Parágrafo único. (VETADO).

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

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

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

CAPÍTULO VI DO TRABALHO PORTUÁRIO

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

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

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

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

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

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

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

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

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro;

II - promover:

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

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

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

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

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

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

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

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

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

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

§ 4º As matérias constantes nas alíneas *a* e *b* do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

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

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

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

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

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

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

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

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

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

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

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

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

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

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

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

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

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

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.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

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

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

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

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

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

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

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 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 previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 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.

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

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

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do [inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

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

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

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

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

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

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

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações

internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#).

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

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#).

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

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.

§ 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.

§ 2º (VETADO).

§ 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.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

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

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

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

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

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

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da [Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996](#). [\(Regulamento\)](#)

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

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

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

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

- II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;
- III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e
- IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, 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 nas [Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e [8.666, de 21 de junho de 1993](#).

Art. 67. 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.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O [art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

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

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

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

.....” (NR)

Art. 71. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

.....” (NR)

“[Art. 14](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

[III](#) - depende de autorização:

.....

[c](#)) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

g) (revogada);

h) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20.

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

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

.....” (NR)

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

.....

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

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

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

.....” (NR)

“Art. 27.

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

.....

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

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

VII - 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 Fazenda;

.....

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](#);

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

[XVI](#) - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....
[XXII](#) - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....
[XXV](#) - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

[XXVI](#) - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

[XXVII](#) - (revogado).

§ 1º

.....
[II](#) - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo;
 e

.....
[§ 3º](#) (Revogado).

[§ 4º](#) (Revogado).” (NR)

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

“Art. 34-A.

.....
[§ 2º](#) O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

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

.....” (NR)

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

.....” (NR)

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

.....” (NR)

“[Art. 51-A.](#) Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.](#)

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

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

“Art. 56.

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

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

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

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

.....” (NR)

“Art. 78-A.

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.](#)

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

“Art. 81.

.....
III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art. 82.

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

.....” (NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

.....
 § 2º

.....
III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

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

.....” (NR)

“Art. 27.

.....
 XXII -

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

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....” (NR)

Art. 73. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com

mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da [Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#), e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

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

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#);

II - a [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#);

III - o [art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006](#);

IV - o [art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007](#);

V - os seguintes dispositivos da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#):

a) as [alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14](#);

b) as [alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27](#);

c) o [inciso XXVII do caput do art. 27](#);

d) os [§§ 3º e 4º do art. 27](#); e

e) o [inciso IV do caput do art. 81](#); e

VI - o [art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#).

Brasília, 5 de junho de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

César Borges

Manoel Dias

Miriam Belchior

Garibaldi Alves Filho

Luis Inácio Lucena Adams

Mário Lima Júnior

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.6.2013 - edição extra