



CAMARA DOS DEPUTADOS

Projeto de Lei nº , de 2014 **(Do Sr. Mendonça Filho)**

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

I -

II – área do porto organizado: área que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

.....” (NR)

“Art. 5º.

.....

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades;

.....

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse da Administração do Porto, 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;

.....

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

.....” (NR)

“Art. 6º

§ 1º

§ 2º revogado.

§ 3º revogado.

§ 4º (.....)



CAMARA DOS DEPUTADOS

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, caberá à Administração do Porto, delegado ou não, elaborar o edital e realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 6º A Administração do Porto 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.

§ 7º No exercício da competência prevista no § 5º do caput, a Administração do Porto deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.” (NR)

“Art. 7º revogado.”

“Art. 15. revogado.”

“Art. 16. Ao poder concedente compete:

I -

II – definir as diretrizes para a realização das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os seus instrumentos convocatórios;

III – 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;

IV – revogado.

§ 1º

§ 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 chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.” (NR)

“Art. 17.....

§ 1º

I -

.....

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV – fixar os valores e arrecadar as tarifas relativas às suas atividades;

.....

XI – lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

.....

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto e as jornadas de trabalho no cais de uso público;

XV – organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e a segurança do porto.

§ 2º A autoridade portuária elaborará o respectivo Plano de Desenvolvimento



CAMARA DOS DEPUTADOS

e Zoneamento do Porto.

.....” (NR)

“Art. 19. A administração do porto poderá explorar direta ou indiretamente áreas do porto não afetadas às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

.....” (NR)

“Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º revogado.

§ 2º revogado.

§ 3º revogado.

§ 4º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I - baixar o regulamento de exploração;

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

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

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

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

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

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

X - aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto;

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

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

XIII - estimular a competitividade;

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

XV - baixar seu regimento interno;

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

§ 5º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.” (NR)

“Art. 20-A O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

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

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



CAMARA DOS DEPUTADOS

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

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

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

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

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

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

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

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

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

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

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

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

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

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

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

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

“Art. 20-B Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.”

“Art. 21. revogado.”

“Art. 22. revogado.”



CAMARA DOS DEPUTADOS

“Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

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

§ 3º revogado.

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

“Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas do regulamento do porto.

.....” (NR)

“Art. 47-A Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.”

“Art. 48-A Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.”

“Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.” (NR)

“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 da autoridade portuária.

§ 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 pela autoridade portuária em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (.....)

§ 3º Caso, a critério da autoridade portuária, 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 (.....)

§ 5º

I -

.....

III – revogado.

IV -

V – revogado.” (NR)



CAMARA DOS DEPUTADOS

“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, a critério da autoridade portuária, 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.

.....” (NR)

“Art. 61. revogado.”

“Art. 66. revogado.”

“Art. 67. revogado.”

“Art. 68. revogado.”

“Art. 71.....

‘Art. 27.

I -

.....

VII - aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

.....

XV - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados em obediência ao disposto na [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#);

.....

XXVIII - elaborar instrumentos de convocação e promover os procedimentos de seleção para autorização da exploração de instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#).

.....’

.....” (NR)

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



JUSTIFICATIVA

A tramitação da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, conhecida como MP dos Portos, posteriormente convertida na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, foi motivo de acalorados debates nas duas Casas do Congresso Nacional. O texto concebido no Palácio do Planalto como o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro suscitou dúvidas as mais diversas sobre sua real capacidade de promover o indispensável desenvolvimento do setor portuário de forma célere e oportuna.

De maneira geral, a nova lei inovou o modelo de gestão dos processos licitatórios de concessão e arrendamento dos portos organizados e instalações portuárias neles localizados, anteriormente realizado de forma descentralizada e, atualmente, a cargo da Secretaria de Portos da Presidência da República e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq. Essa mudança no modelo de gestão pode ser considerada como um dos pontos mais controversos da MP, mormente em face da conhecida incapacidade do governo federal no planejamento e operacionalização de grandes obras de infraestrutura no país.

Passados quase um ano da sanção da nova Lei dos Portos, pouco se avançou na realização das licitações, provocando atrasos de projetos prioritários, como, por exemplo, os terminais de contêineres, de granéis sólidos de Cocaia, de trigo e de veículos do Complexo Industrial Portuário de Suape, que somam cerca de R\$ 2,5 bilhões e aguardam desde o ano passado a realização do processo licitatório.

Outro caso emblemático do engessamento do setor pode ser verificado no arrendamento do terminal de passageiros do Porto do Recife. A pouco menos de um mês da realização da Copa do Mundo no Brasil, o terminal terá que operar de forma emergencial, em virtude da não realização da licitação pelo governo federal.

O projeto de lei ora proposto busca resgatar a sistemática de gestão descentralizada dos portos organizados, modelo esse adotado e aprovado por um grande número de países que estão na vanguarda do comércio exterior mundial no tocante à capacidade e eficiência na movimentação de cargas.

Cabe ressaltar que a presente proposta não altera a nova Lei dos Portos no tocante ao modelo de exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, mediante autorização, haja vista tratar-se de investimentos de caráter eminentemente privado, cuja consecução em muito contribuirá para a expansão e o desenvolvimento da infraestrutura portuária brasileira.



CAMARA DOS DEPUTADOS

Mendonça Filho
Deputado Federal